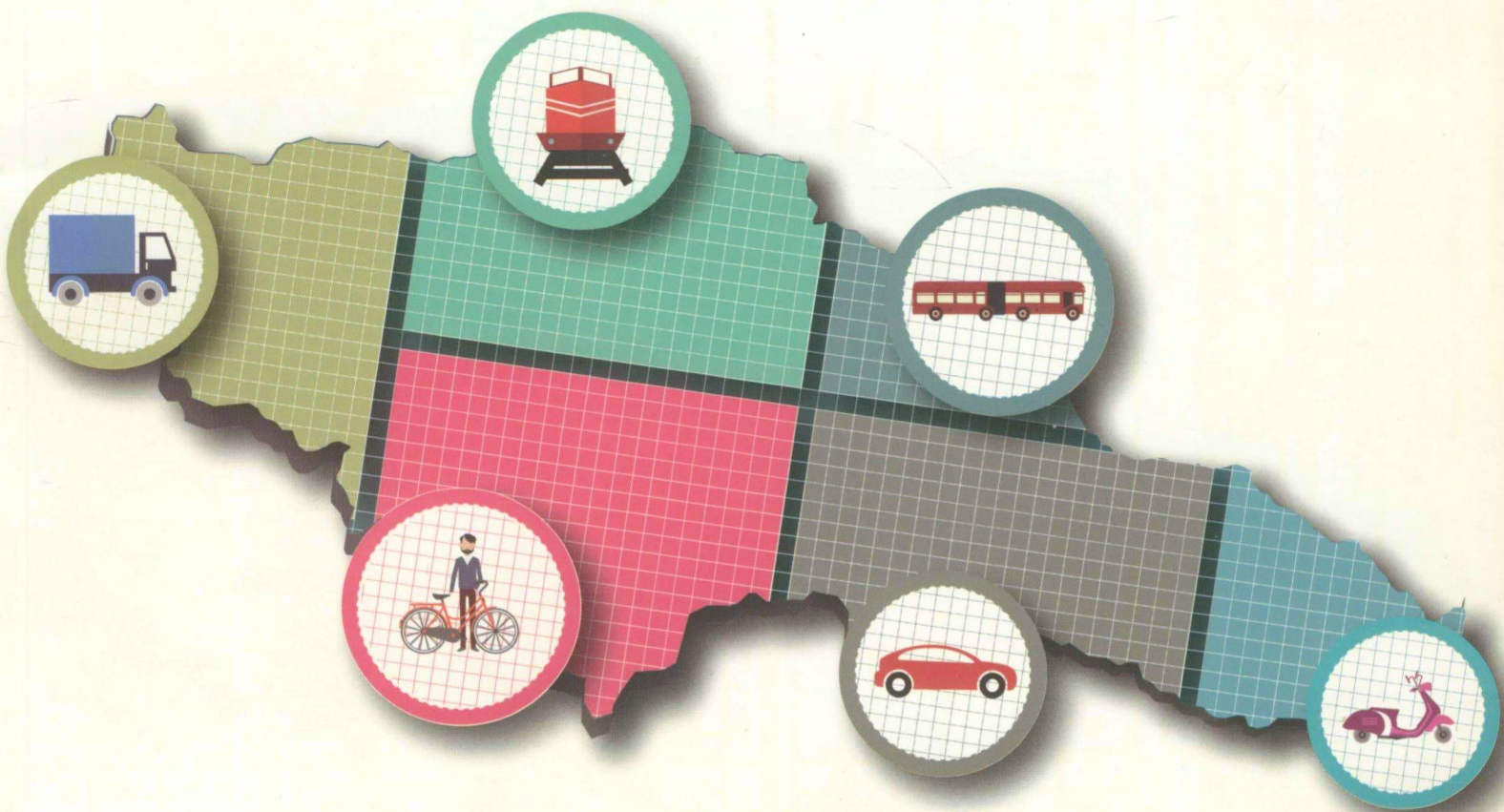


Observatorio de Movilidad

Reporte Anual de Movilidad 2015

No. 9 - agosto de 2016 - ISSN: 2027-209X



42631
338-
C170
ET:1
Sautre

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

Mónica De Greiff
Presidente Ejecutiva

Jorge Mario Díaz Luengas
Vicepresidente de Articulación Público Privada

Plinio Alejandro Bernal Ramírez
Director de Gestión Urbana y Movilidad

Leidy Milena Garzón
William Salazar Rodríguez
Natalia Tinjacá Mora
Equipo Dirección de Gestión Urbana y Movilidad



UNIVERSIDAD DE LOS ANDES

Daniel Páez
Director del Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional - SUR

Luis Ángel Guzmán
Investigador Ph.D

Ana Milena Gómez
Especialista MSc

Vanessa Guzmán
Sebastián Cárdenas
Asistentes Graduados de Investigación

1

**Indicadores
Globales de
MOVILIDAD**

Pág. 13

Introducción

Pág. 6

**Movilidad no
motorizada**

Pág. 27

2

**Hechos
importantes en
la movilidad**

Pág. 7

**Transporte
PÚBLICO**



Pág. 40

4

Movilidad PRIVADA

Pág. 55

Introducción

Este documento reúne los resultados de un ejercicio conjunto, que desde 2007 la Cámara de Comercio de Bogotá y la Universidad de los Andes han desarrollado con sus equipos interdisciplinarios de trabajo, llevando a cabo el análisis y seguimiento a los temas de la movilidad urbana.

Para este año, se presenta el Reporte Anual de Movilidad No. 9, que reúne la información y cifras a 31 de diciembre de 2015, obtenidas de fuentes primarias oficiales, las cuales nos permiten adquirir conocimiento sobre la movilidad actual de Bogotá y servir como insumo a empresarios, expertos, académicos, originadores de política pública y ciudadanos en general para conocer y tomar las mejores decisiones en torno a este importante tema de la ciudad.

La información presentada, contiene los capítulos que se han desarrollado en los últimos años: hechos importantes en la movilidad durante 2015, indicadores globales y los capítulos de caracterización de la movilidad no motorizada, pública y privada.

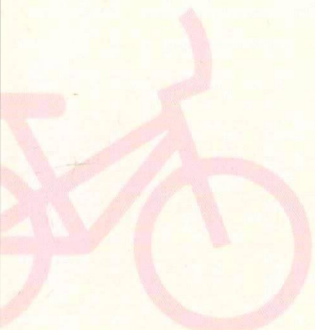
El documento contiene recomendaciones para cada modo de transporte, para lo cual se tuvieron en cuenta algunos de los retos y desafíos planteados en la publicación *¿Cómo mejorar la movilidad de los bogotanos? 2016-2020*.

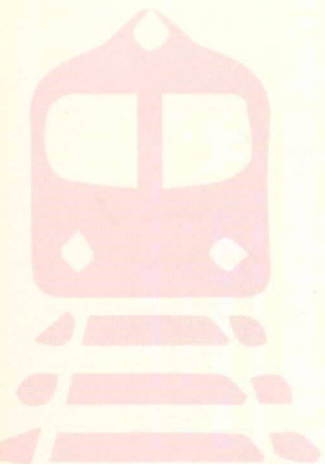
Al final del documento se presenta la matriz de indicadores que resume cifras históricas de los temas tratados.

Esperamos que la información presentada aporte a la discusión y sirva de insumo para obtener una movilidad más amable para la ciudad y sostenible en el tiempo.

Hechos importantes en la Movilidad 2015

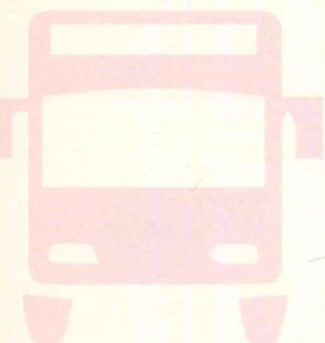
Sobre Transporte No Motorizado

- 
- En febrero entró en servicio el bicicorredor del parque El Tunal, el cual ofrece préstamo gratuito de bicicletas para recorrer internamente las 65 hectáreas de este complejo deportivo y realizar así actividades físicas y de recreación.
 - En marzo, el Distrito adjudicó al consorcio BiciBogotá la licitación para la operación del sistema de bicicletas públicas en ocho zonas de la ciudad: Chapinero, Kennedy, Polo, Alcázares, Galerías, Teusaquillo, Santa Bárbara y Usaquén. Sin embargo, las entidades de control se pronunciaron en el proceso de contratación por dudas sobre la idoneidad del contratista.
 - Entre marzo y mayo se inició la construcción de las RAPS (Redes Ambientales Peatonales Seguras) de Suba-Rincón, Las Nieves, Teusaquillo, Kennedy, Restrepo y Carvajal, cuyo objetivo es proporcionar a la ciudad espacios para mejorar las condiciones de movilidad de peatones y permitir la intermodalidad de manera fácil con otros medios de transporte como la bicicleta o el transporte público.
 - En septiembre se llevó a cabo la 8ª semana de la bicicleta en la cual se desarrollaron actividades recreativas, deportivas, académicas, lúdicas, ciclopaseos, talleres de seguridad vial para ciclistas y un foro internacional.
 - En diciembre, no habían culminado en su totalidad la peatonalización de la carrera 7ª entre calle 10 y Avenida Jiménez. La obra, que debía entregarse en febrero de 2015, tuvo tres prórrogas y una sanción económica por incumplimiento al contratista.
 - A diciembre, según cifras del IDRD (Instituto Distrital de Recreación y Deporte), había registradas 124.000 personas como usuarios de los bicicorredores de la carrera 7ª, Eje Ambiental, parque El Virrey, Universidad Nacional, Mundo Aventura y parque El Tunal; la cantidad de préstamos de bicicletas a corte de 31 de diciembre de 2015 es de 919.500.



Sobre Metro

- En mayo, en cumplimiento del convenio suscrito entre la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Empresa de Energía de Bogotá (EEB), se presentó un avance de los estudios de estructuración integral para la PLMB (primera línea del metro de Bogotá), en el cual se recomendó y se acordó con el Distrito y el Gobierno Nacional que la ejecución se desarrolle bajo el modelo de obra pública.
- En octubre, el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) le dio el sí a la financiación del 70% del metro por \$ 9,65 billones, para ejecutar con vigencias futuras, así: 771.000 millones en 2017, 1,9 billones en 2018, 1,9 billones en 2019, 2,5 billones en 2020 y 2,5 billones en 2021.
- En noviembre, el Gobierno Nacional opta por suspender el convenio que tenía previsto adelantar con la Alcaldía Mayor para la estructuración financiera y definición de los pliegos de licitación. La razón, es tener la certeza sobre los ajustes que tendrá el proyecto PLMB derivados del cambio y transición del nuevo período de administración distrital.



Sobre Transmilenio

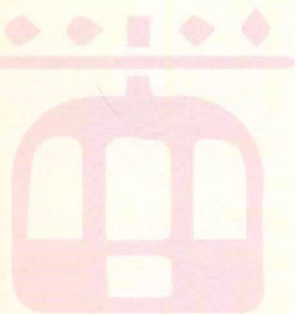
- En marzo entró en funcionamiento el Sistema Integrado de Videovigilancia Inteligente para TransMilenio (SIVIT), implementado por el Fondo de Vigilancia y Seguridad, con el fin de garantizar la seguridad a los ciudadanos que a diario usan este medio masivo de transporte.
- En agosto entró al servicio el interconector de la calle 6ª, que permite la conexión entre la troncal Caracas y NQS. Este proyecto que demandó una inversión aproximada de \$ 134.000 millones beneficia a casi 98.000 usuarios que se desplazan por este corredor, además, se intervinieron 6.000 metros cuadrados de espacio público.
- A partir de agosto se eliminó el beneficio de tarifa en horas valle, quedando nuevamente la tarifa en \$ 1.800 todo el día para los buses rojos y conservándose la tarifa de \$ 1.500 para los buses azules zonales. Los estudios presentados por TransMilenio determinaron que las tarifas establecidas en hora valle para el componente troncal, ya no incentivaban el cambio de hora de abordaje por parte de los usuarios del sistema, como lo fue al inicio de la implementación. El valor del transbordo no se modificó, los pasajeros continúan pagando \$ 300.
- En septiembre, y después de tres años de discusión entre TransMilenio y los operadores de recaudo Angelcom y Recaudo Bogotá, se unificaron los torniquetes para que los usuarios puedan usar las distintas

tarjetas con las que viene operando el sistema sin ninguna restricción en todas las estaciones y portales del sistema troncal. Además, con la tarjeta Tullave, los usuarios podrán hacer uso del trasbordo del sistema troncal hacia el zonal, y viceversa, utilizando cualquier punto de acceso de las 137 estaciones y 9 portales de TransMilenio.

- En noviembre, el Distrito presentó los pliegos para la licitación de renovación del parque automotor troncal de la Fase I, la cual se otorgará mediante la modalidad de concesión. Como novedad en este proceso, se otorgará mayor puntuación a las propuestas que presenten buses con tecnología eléctrica y a gas, apoyo a la industria nacional y democratización de la composición accionaria.
- En diciembre, el Distrito publicó los prepliegos para la licitación de la troncal de TransMilenio por la Avenida Boyacá entre Yomasa y la calle 137. Durante el primer semestre de 2016, se pretendía evaluar las propuestas.

Sobre SITP Zonal

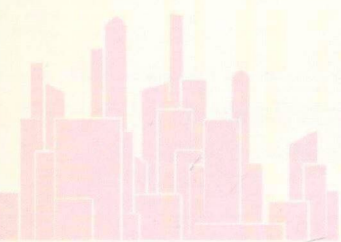
- A partir de marzo, se implementó entre las calles 72 y 100 el carril preferencial por la carrera 15 para buses del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y transporte público colectivo.
- En marzo se inició la nueva fase de operación de alimentación, la cual quedó a cargo de los concesionarios zonales del SITP. A partir de este cambio, se da la transición a una nueva flota de buses padrones de piso bajo con accesibilidad para personas en condición de discapacidad.
- En abril inició la operación de 30 buses híbridos duales por la calle 80, que conectarán la troncal Calle 80 con las carreras séptima y décima. Con este nuevo grupo de buses, se completaron 260 vehículos amigables con el medioambiente que ruedan por la ciudad, dando así cumplimiento al Plan de Ascenso Tecnológico.
- En junio se presentó el primer bus eléctrico que entra a funcionar en el SITP. La utilización de esta tecnología en el transporte público aporta grandes beneficios a la ciudad en la disminución de gases de efecto invernadero.
- En noviembre se implementó el carril preferencial para los buses del SITP por la Avenida de las Américas, desde el sector de Castilla hasta Puente Aranda, para un total de 5,4 kilómetros por sentido. En total, 15 rutas y 80.000 usuarios que se movilizan a diario por este corredor serán los beneficiados; se espera el ahorro de 10 minutos por viaje y el incremento de la velocidad de los buses zonales al pasar de 12 a 15 kilómetros, así como beneficios ambientales para la ciudad.



Sobre Cables Aéreos

- En junio, el IDU adjudicó la Licitación Pública LP-SGI-032-2014 para construir el Cable Aéreo de Ciudad Bolívar, con una inversión de \$ 164.300 millones y una longitud de 3,3 kilómetros; se espera que movilice 3.600 pasajeros por hora en 160 cabinas y cada recorrido demorará alrededor de 13 minutos, lo que representa un ahorro entre 30 y 50 minutos diarios a los habitantes beneficiados.

Según el cronograma, el plazo de ejecución es de 35 meses: los primeros cinco estarán destinados a estudios, diseños y aprobaciones; 17 meses para la construcción de las obras civiles y otros 12 meses de mantenimiento.



Sobre Ciudad

- En enero la Secretaría Distrital de Movilidad lanzó el programa PEEMUS, (Programas Estratégicos Empresariales para una Movilidad Urbana Sostenible), iniciativa que pretende promover el uso del carro compartido, la bicicleta, el modo a pie e incrementar el uso del SITP y el teletrabajo; todo esto, con el apoyo del sector empresarial dentro del concepto de Responsabilidad Social Empresarial.
- En noviembre, como parte de los laboratorios de ciudad, se llevó a cabo el Hackaton Urbano de Movilidad organizado por la Cámara de Comercio de Bogotá, evento que convocó a analistas de datos, expertos en movilidad, así como a funcionarios de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y TransMilenio, quienes sirvieron de jurados para la calificación de las propuestas. En el evento se plantearon retos de ciudad a los que los participantes debían dar respuesta: evasión del pago, ventanas de tiempo, seguridad vial, ciclo inclusión y utilidad de comparendos.
- En diciembre, la Secretaría Distrital de Movilidad presentó los resultados de la encuesta de movilidad aplicada en Bogotá y 17 municipios vecinos.

Sobre Alianzas Público-Privadas

- En agosto se presentó la Alianza Público-Privada (APP) para la construcción del tren ligero de la carrera 68, desde el puente del barrio Venecia hasta la calle 100 con carrera 7ª, con las siguientes características: longitud 16,4 km por sentido, trayecto total 33 km aprox., 19 estaciones, 260.000 pasajeros/día, 38 trenes con capacidad de 876 pasajeros, 657 de pie y 219 sentados y frecuencia de 4 a 5 minutos. El proyecto entró a estudio por parte de TransMilenio y la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) para definir su viabilidad.
- En septiembre se presentó la iniciativa APP para el Tren de Cercanías desde Bogotá hasta el municipio de Facatativá, con las siguientes características: longitud 41 km por sentido, trayecto total 80 km aprox., 20 estaciones, 164.000 pasajeros/día (aprox. 60 millones/año), 55 trenes con capacidad de 440 pasajeros, 326 de pie y 114 sentados, y frecuencia de 4 a 5 minutos con un recorrido de 40 minutos aprox. Al igual que la anterior, se encuentra en estudio para definir su viabilidad.
- En diciembre fue presentada la APP para la ampliación de dos a tres carriles entre la calle 245 hasta La Caro por la Autopista Norte, y, la doble calzada por la carrera séptima en el mismo tramo. Estas obras que serán apoyadas por el Gobierno Nacional, pretenden mejorar la movilidad en estas zonas e incluyen la construcción de puentes peatonales, bicicarriles, retornos y andenes.

Sobre Gestión Vehículo Particular

- En enero se da por culminado el reversible de la carrera 7ª, medida que funcionó en días hábiles, durante tres décadas en el horario de 5 p.m. a 8 p.m. entre las calles 32 y 92. Con esta medida se esperaba mejorar los tiempos de viaje y aumento de la velocidad de los vehículos de transporte público y privado que se desplazan de norte a sur por esta importante vía.
- En febrero, abril y septiembre se desarrollaron las jornadas del día sin carro y sin moto en el horario de 6:00 a.m. a 7:30 p.m., contrario a la voluntad ciudadana expresada en el 2000 de hacerla una vez por año.
- En marzo se reinicia la operación en doble sentido por la carrera 11 desde la calle 82 a la 100. Esta medida pretende obtener una operación normalizada en este sector y el área de influencia de la carrera séptima.
- En noviembre, la Administración Distrital radica por tercera vez el proyecto de cobro por congestión, el cual propone administrar la demanda y generar cobros para los vehículos particulares que transiten



entre las calles 72 a 116 y de la Autopista Norte a la carrera 7ª. Los ingresos generados servirán para financiar la sostenibilidad e infraestructura del servicio público, infraestructura para el transporte no motorizado y temas ambientales.

- En diciembre entró en funcionamiento el Centro de Gestión de Tráfico de Bogotá. En este centro de gestión se podrá llevar a cabo la medición, monitoreo y los análisis del tráfico en la ciudad. Entre los objetivos de este centro, están los de informar y divulgar permanentemente las condiciones de tránsito de la ciudad e integrar con otros grupos como el NUSE (número único de seguridad y emergencias), Policía Metropolitana de Tránsito, Grupo Guía, detección electrónica y semaforización, administración y disminución de tiempos de respuesta a los incidentes de movilidad.



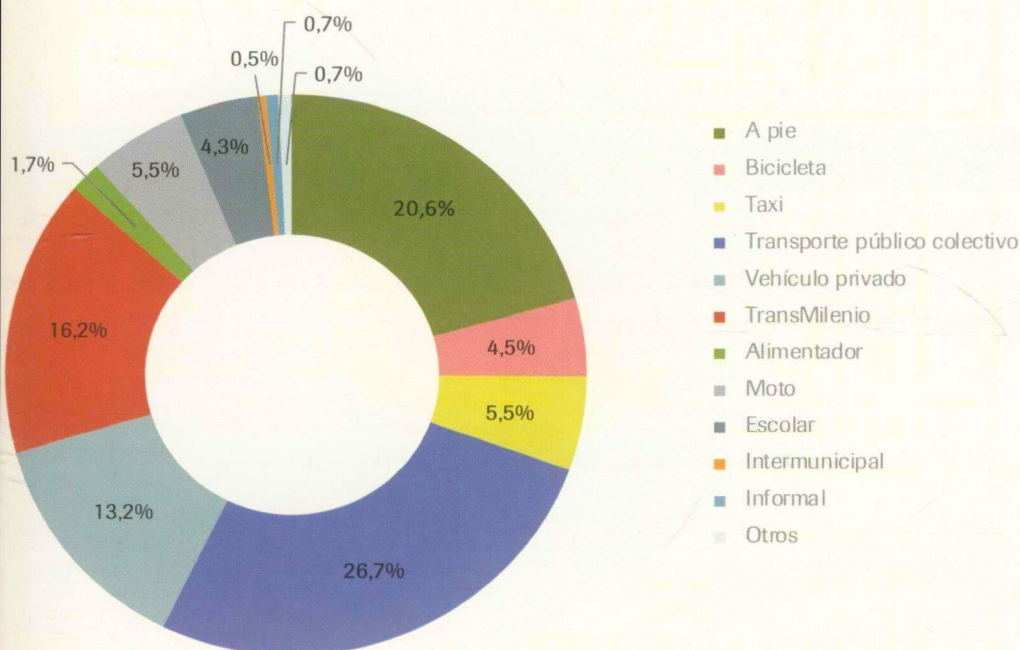
Sobre Transporte de Carga

- En diciembre, la SDM presenta la *Actualización y ajuste de la matriz origen destino del transporte de carga en la ciudad de Bogotá*, la cual contempla la caracterización cuantitativa y cualitativa de los flujos de carga que ingresan y salen de la ciudad y la región; una reformulación a la matriz de carga y la descripción de las diez principales categorías de productos más representativos en los corredores de carga que existen en la ciudad.

INDICADORES GLOBALES DE MOVILIDAD

1.1. DISTRIBUCIÓN MODAL

Gráfica 1. Porcentaje de viajes diarios mayores a 15 minutos



De acuerdo con la Encuesta de Movilidad aplicada en el 2015, a diario en la ciudad se hacen 12.755.826 viajes mayores a 15 minutos. Predominan los viajes en transporte público (transporte público colectivo, TransMilenio, alimentador) con 45%, seguido de los viajes en transporte no motorizado (a pie y bicicleta) con 25% y los viajes en vehículo privado con 24% (moto, automóvil, taxi) (véase tabla 1).

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Encuesta de Movilidad, 2015.

Tabla 1. Comparativo encuestas 2011 – 2015 por servicio

Modo	Número de viajes mayor a 15 minutos - 2011	%	Número de viajes mayor a 15 minutos - 2015	%	VARIACION	%
Transporte público colectivo	4.750.051	41%	5.750.055	45%	1.000.004	21%
No motorizado	3.627.618	31%	3.196.392	25%	(429.226)	-12%
Transporte privado	2.616.136	23%	3.081.631	24%	465.495	18%
Otros (informal - escolar)	593.945	5%	725.748	6%	131.803	22%
Total	11.587.750	100,0%	12.755.826	100,0%	1.168.076	10%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad SDM encuestas 2011 y 2015.

Analizando las encuestas 2011 y 2015, en estos cinco años aumentó el número de viajes mayores a 15 minutos al pasar de 11,5 millones a 12,7 millones, lo cual representa un incremento del 10%.

Para 2015, se puede apreciar que el transporte público aumentó sus viajes en 21% con respecto al 2011 y dentro de la encuesta 2015 participa con el 45% de los viajes mayores a 15 minutos. Igualmente, se concluye que el 76% de los viajes son en modo diferente a vehículo privado, porcentaje que se ha mantenido en estos últimos cinco años.

Al analizar estas variaciones por modo, se aprecia en la tabla 2 que disminuyeron los viajes a pie en 18% y aumentaron los de bicicleta en 30%. Sin embargo, por el peso que tiene la disminución de los viajes a pie (563.000 menos), hace que la variación en el total del modo no motorizado sea de menos viajes.

Tabla 2. Comparativo encuestas SDM 2011 -2015 por modo

Modo	Número de viajes mayor a 15 minutos - 2011	%	Número de viajes mayor a 15 minutos - 2015	%	VARIACION	%
A pie	3.186.483	27,5%	2.623.036	20,6%	(563.447)	-18%
Bicicleta	441.135	3,8%	575.356	4,5%	134.221	30%
Taxi	594.747	5,1%	695.480	5,5%	100.733	17%
Transporte público colectivo	3.242.899	28,0%	3.405.451	26,7%	162.552	5%
Vehículo privado	1.677.884	14,5%	1.686.924	13,2%	9.040	1%
TransMilenio	1.379.549	11,9%	2.062.125	16,2%	682.576	49%
Alimentador	96.873	0,8%	221.646	1,7%	124.773	129%
Moto	343.505	3,0%	699.227	5,5%	355.722	104%
Escolar	427.475	3,7%	548.474	4,3%	120.999	28%
Intermunicipal	30.730	0,3%	60.833	0,5%	30.103	98%
Informal	98.992	0,9%	84.331	0,7%	(14.661)	-15%
Otros	67.478	0,6%	92.943	0,7%	25.465	38%
Total	11.587.750	100,0%	12.755.826	100,0%	1.168.076	10%

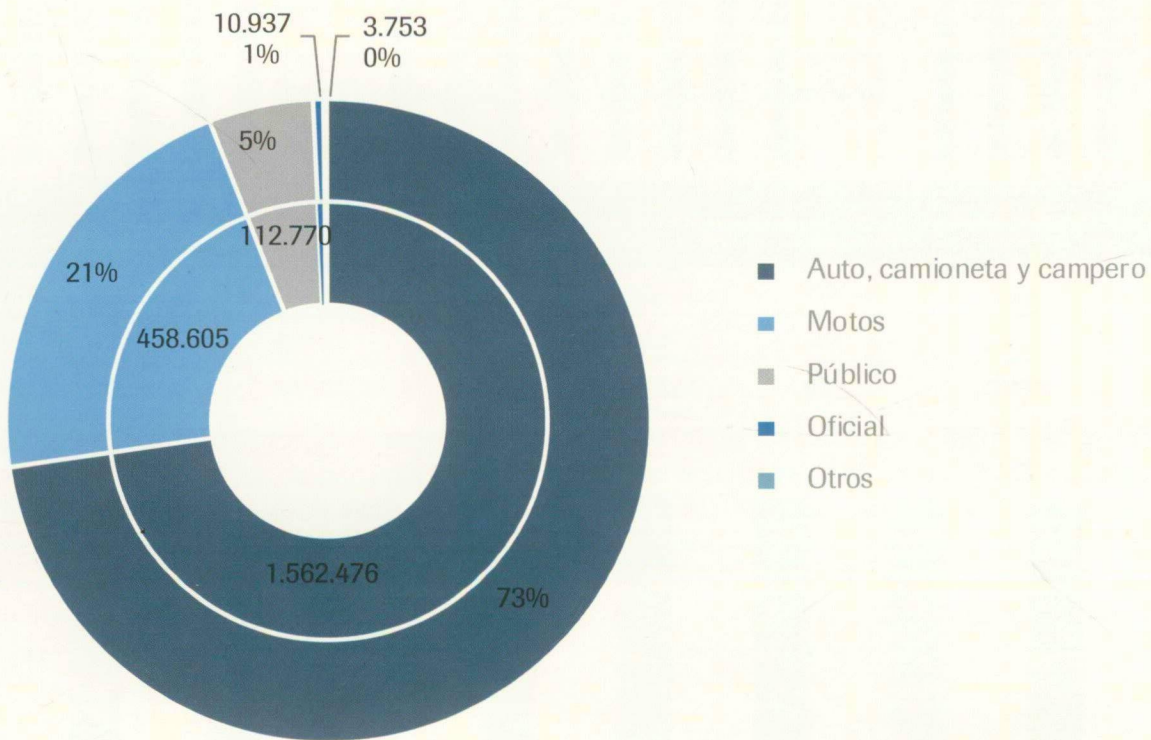
 **Fuente:** Secretaría Distrital de Movilidad SDM encuestas 2011 y 2015

Dentro del grupo del modo transporte colectivo, sobresalen el alimentador con incremento de 129% en los viajes y TransMilenio (TM) con 49%; estos justificados, en parte, por la entrada al servicio en los últimos cinco años de las troncales Calle 26 y Soacha, y por la preferencia de TM por su rapidez y proximidad a su destino manifestada en las últimas encuestas de satisfacción del usuario contratadas por la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB).

En transporte privado, el número de viajes en vehículo particular se mantiene con un leve incremento del 1%, mientras que en motos se da un incremento del 104% en los viajes durante estos cinco años; la venta masiva de este medio de transporte con precios y plazos asequibles ha permitido este incremento. Con estas cifras, se podría concluir que gran parte de la disminución de los viajes a pie se debe, posiblemente, a que una parte de estos ciudadanos adquirieron moto y los otros se pasaron a la bicicleta y al uso de transporte público.

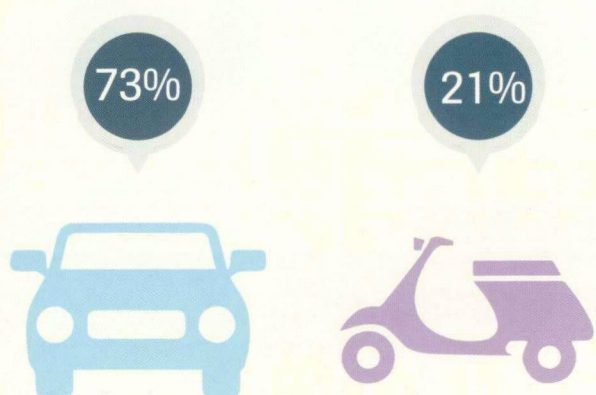
1.2. PARQUE AUTOMOTOR

Gráfica 2. Distribución del parque automotor en Bogotá



Fuente: SDM. Tabla RDA: Registro Distrital Automotor, 2015.

El total del parque automotor (privado, público, oficial y otros) disponible en la ciudad en el 2015, es de 2.148.541 vehículos. De los cuales, el 73% es transporte particular (automóvil, camioneta, campero), seguido de las motos con 21%. Por su parte, el transporte público representa el 5% del total de vehículos matriculados en la ciudad. Con respecto al 2014, el parque automotor se incrementó en 6%, es decir, 122.036 nuevos vehículos y se mantiene la misma participación por tipo de servicio.

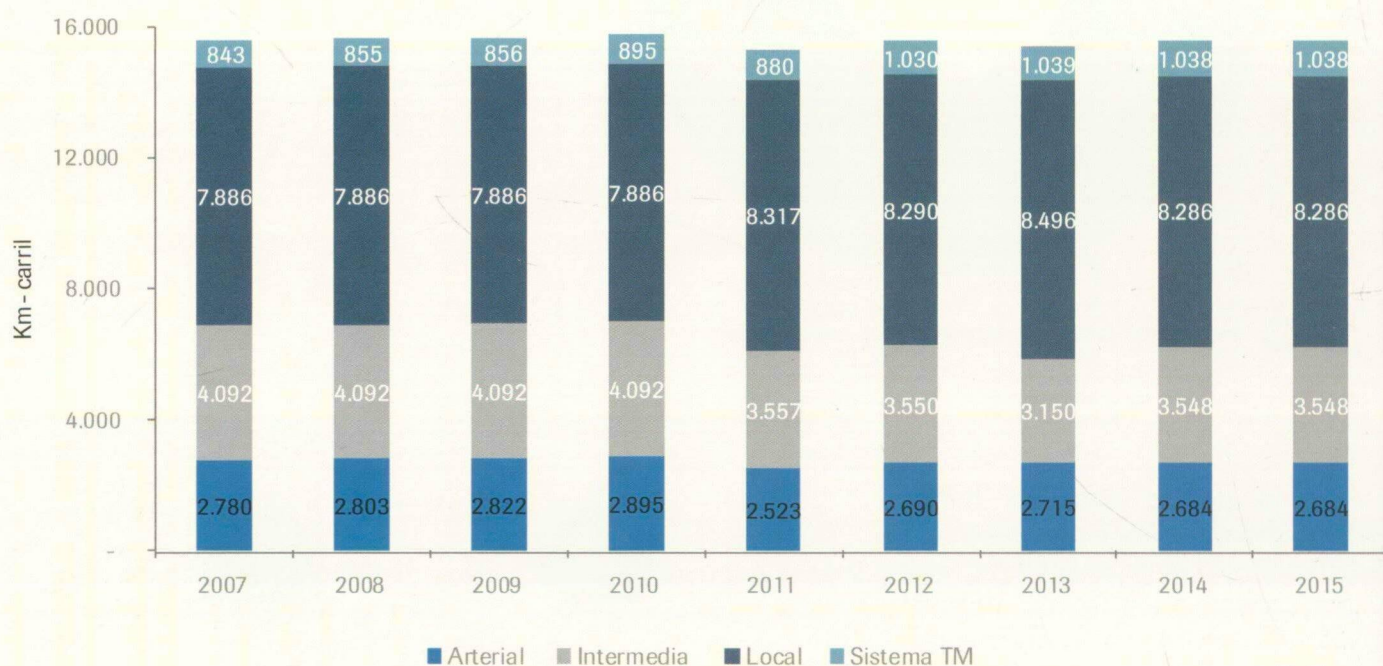


1.3. INFRAESTRUCTURA

La malla vial de la ciudad mantuvo la misma longitud alcanzada en 2014; es así que se cuenta con 15.556 km-carril, de los cuales 1.038 corresponde a la malla troncal y 14.518 a la malla mixta. De esta última, el 19% corresponde a la malla arterial, el 24% a la malla intermedia y el 57% a la malla local (véanse tabla y gráfica 3).

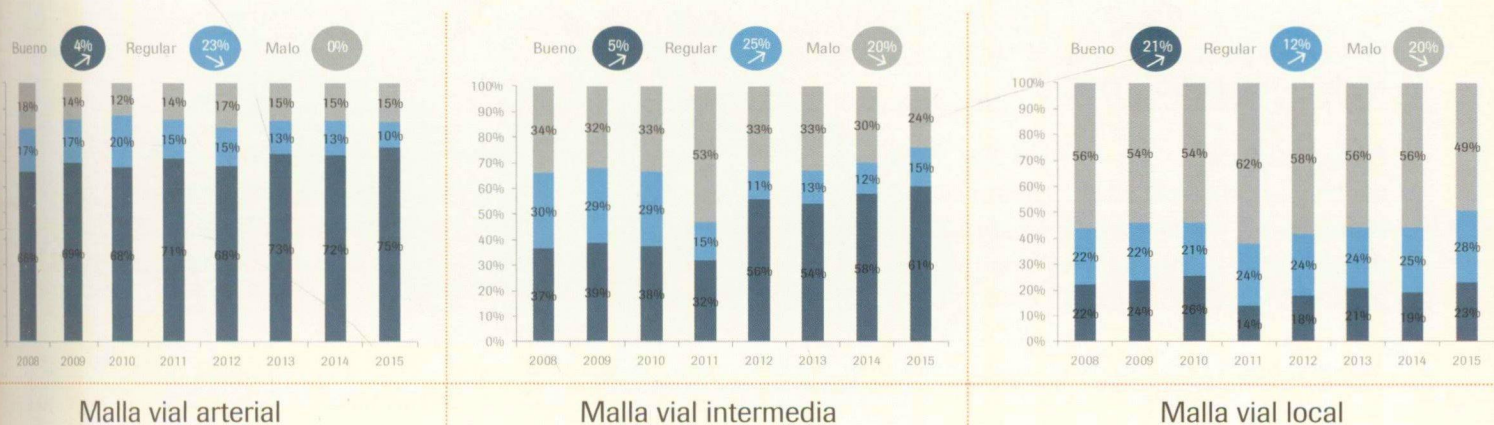
Gráfica 3. Distribución de la malla vial en Bogotá

Total malla vial	2009 km-carril	2010 km-carril	2011 km-carril	2012 km-carril	2013 km-carril	2014 km-carril	2015 km-carril
Mixta	14.800	14.873	14.397	14.530	14.361	14.518	14.518
Troncal	856	895	880	1.030	1.039	1.038	1.038
Total	15.656	15.768	15.277	15.560	15.400	15.556	15.556



Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Inventario y diagnóstico de la malla vial, 2015.

Gráfica 4. Estado de la malla vial



Fuente: IDU. Inventario y diagnóstico de la malla vial, 2015.

Del total de los 14.518 km-carril que componen la malla vial mixta de la ciudad, el 37% se encuentra en mal estado, 21% en regular estado y 42% en buen estado. La malla vial local presenta la mayor longitud de vías en mal estado, 4.060 km-carril, cerca al 50%. Por su parte, en la malla vial arterial e intermedia predomina el buen estado con 2.013 km-carril, 75%, y 2.164 km-carril, 61%, respectivamente.

Los reportes de las diferentes entidades que intervienen: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), los fondos de desarrollo local y el programa tapahuecos reflejan una mayor intervención, al obtenerse una disminución de vías en mal estado con respecto a 2014.

Tabla 3. . Inversión requerida para el subsistema vial de Bogotá

Tipo malla vial	Inversión requerida a diciembre de 2015 (Millones de pesos)
Malla vial arterial	\$ 1.6 billones
Malla vial intermedia	\$1.8 billones
Malla vial local	\$7.0 billones
TOTAL	\$10.4 billones

Para tener una malla vial en óptimas condiciones, según cálculos del IDU, se requiere a precios de 2016 una inversión de \$ 10,4 billones (véase tabla 3). Esta cifra se compone de los costos asociados al mantenimiento y la rehabilitación de vías, y no tiene en cuenta las necesidades de ampliación o construcción de vías nuevas que el Plan de Desarrollo Distrital contempla.

Fuente: IDU. Inventario y diagnóstico de la malla vial, 2015.

1.4. MALLA VIAL POR LOCALIDAD

En las localidades de Usaquén, Kennedy, Engativá, Suba y Ciudad Bolívar se concentra el 47% del total de la malla mixta vial de la ciudad.

En la ilustración 1, se aprecia que las localidades de Bosa, Barrios Unidos y Usme, entre otras, presentan un mayor deterioro en su malla vial y requieren intervención al respecto. En contraste, las localidades de Usaquén en malla arterial, Ciudad Bolívar en malla intermedia y Antonio Nariño en malla local, presentan un aceptable porcentaje en buen estado, tal como se muestra en la tabla 4, en la que se clasifican las tres primeras localidades por su estado de malla vial.

Ilustración 1. Estado de la malla vial por localidad

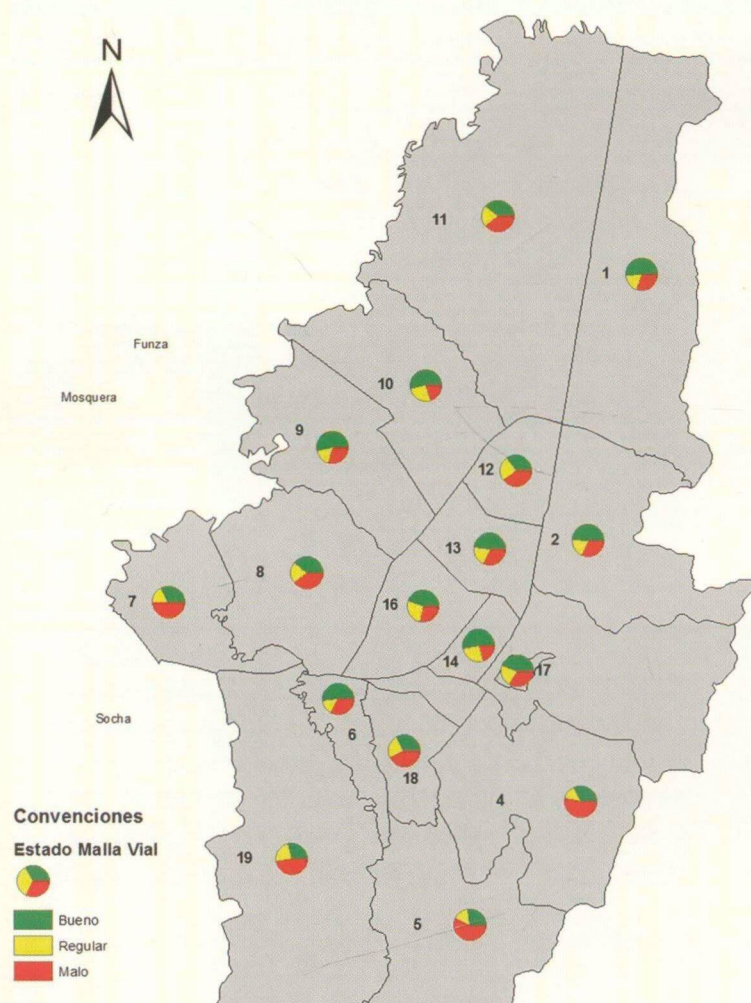


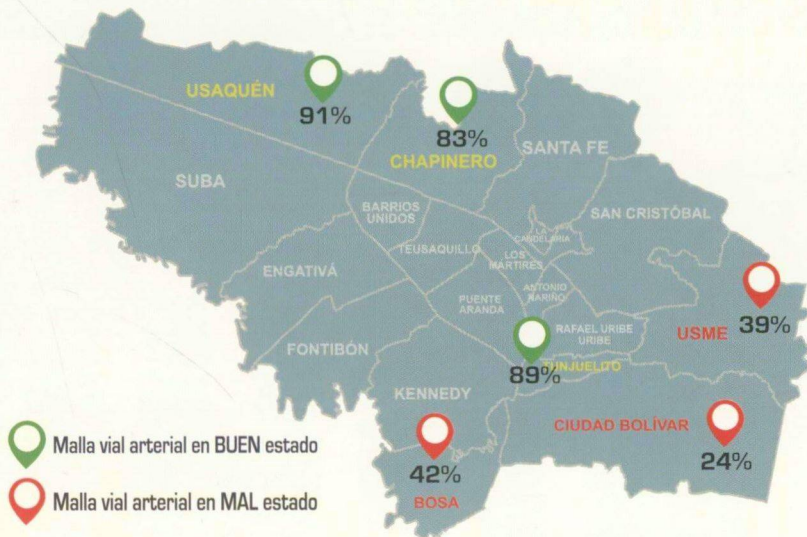
Tabla 4. Extensión malla vial mixta por localidad (no incluye troncal)

Localidad	Arterial Km-Carril	Intermedia Km-Carril	Local Km-Carril	Total Km-Carril
1. Usaquén	333	251	535	1.119
2. Chapinero	139	177	220	536
3. Santa Fe	37	97	146	279
4. San Cristóbal	64	181	476	721
5. Usme	119	144	461	724
6. Tunjuelito	62	87	184	333
7. Bosa	78	149	578	805
8. Kennedy	258	335	966	1.558
9. Fontibón	281	263	325	869
10. Engativá	219	360	737	1.315
11. Suba	346	279	1.069	1.694
12. Barrios Unidos	117	200	265	582
13. Teusaquillo	150	212	244	606
14. Los Mártires	60	136	174	369
15. Antonio Nariño	60	87	129	276
16. Puente Aranda	199	216	479	894
17. La Candelaria	12	35	29	76
18. Rafael Uribe Uribe	54	177	459	690
19. Ciudad Bolívar	97	162	809	1.068
TOTALES	2.684	3.548	8.286	14.518

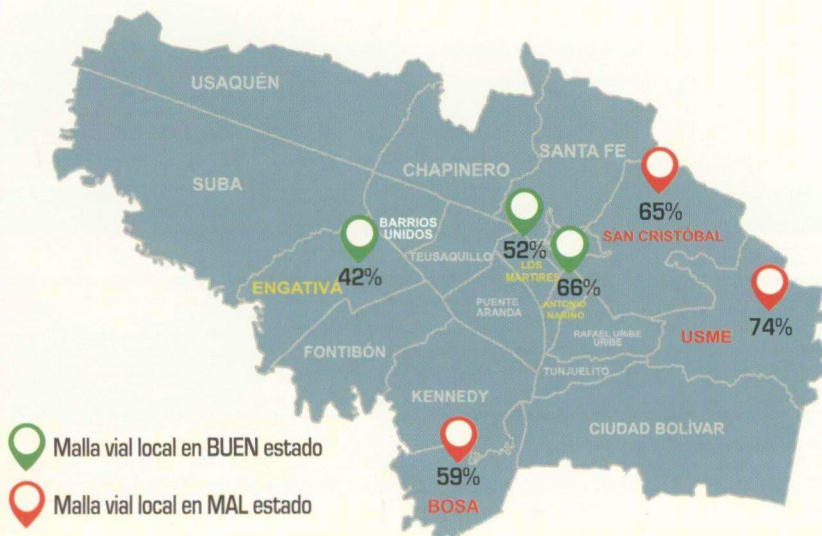
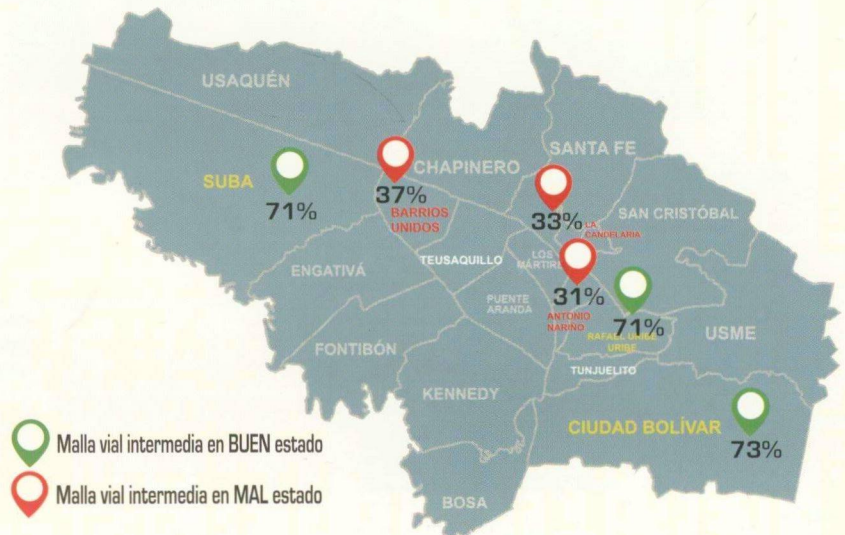
Fuente: IDU. Inventario y diagnóstico de la malla vial, 2015.

Fuente: IDU. Inventario y diagnóstico de la malla vial, 2015.

Ilustración 2. Ranking por localidades estado de la malla vial

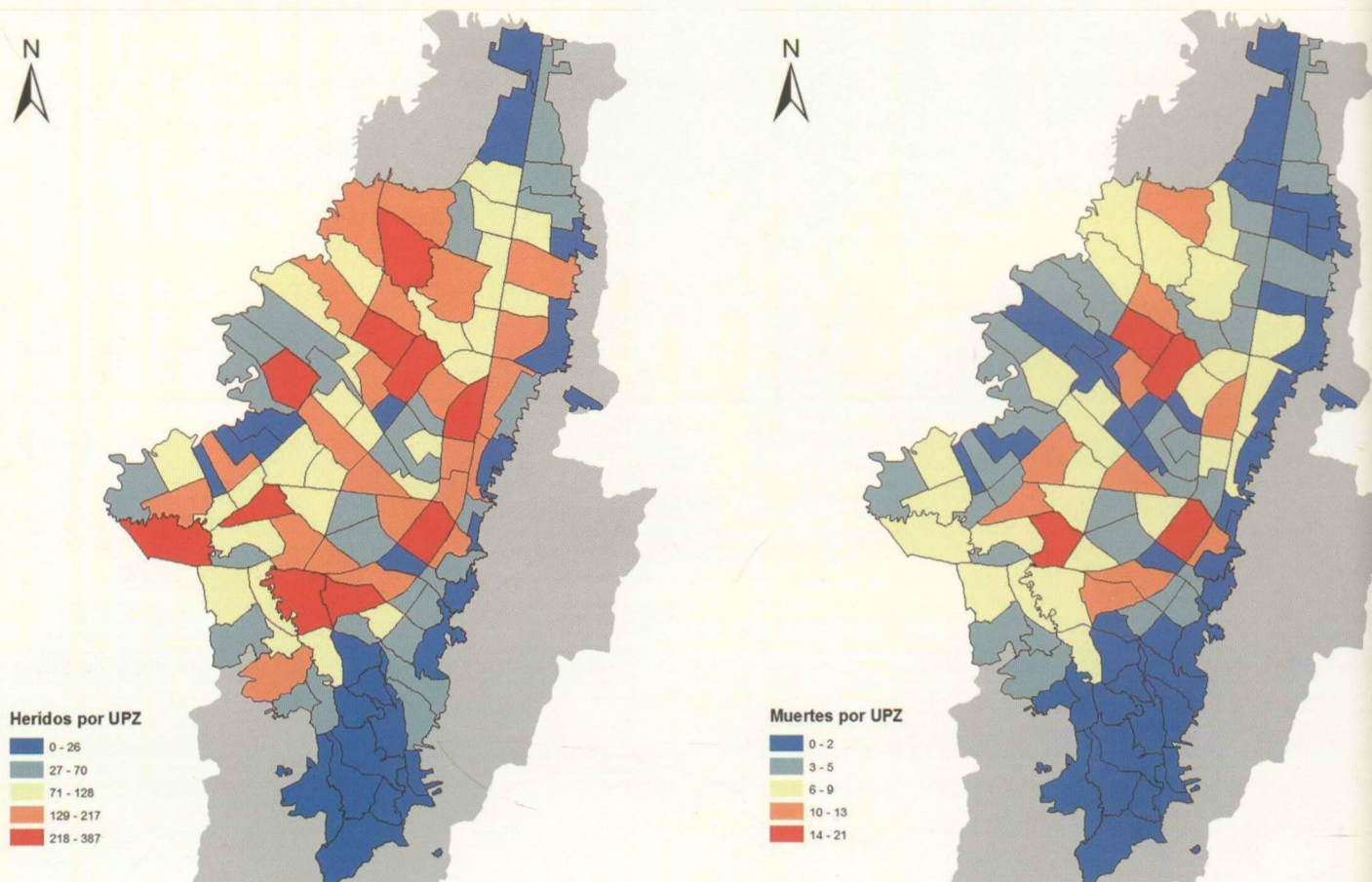


Las localidades Bosa y Usme aparecen en dos de los tres registros de la malla vial en mal estado, por lo que requieren de una mayor atención e intervención.



1.5. ACCIDENTALIDAD GENERAL

Ilustración 3. Mapas de accidentalidad general a nivel de UPZ



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito, de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Bogotá, 2015.

De las 117 UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal) que existentes en Bogotá, 14 presentan una alta tasa de accidentes graves de tránsito. Las tres UPZ de la ciudad que presentan mayores casos, se pueden apreciar en la siguiente tabla:

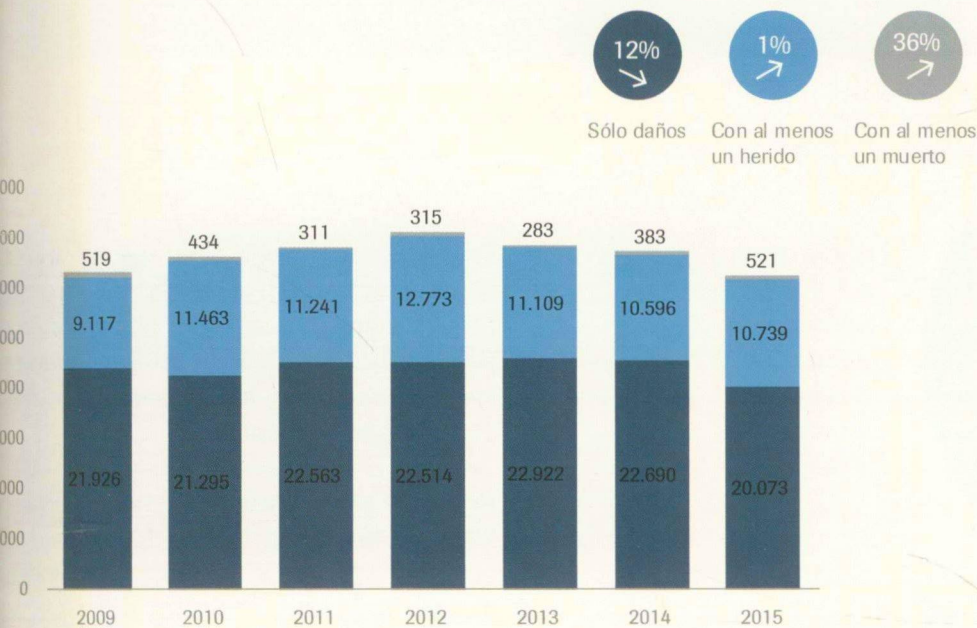
UPZ	Total muertos
La Sabana	21
Las Ferias & Carvajal	16
Boyacá Real	15

UPZ	Total lesionados
Los Alcázares	387
El Rincón	312
Las Ferias	308

Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito, de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Bogotá, 2015.

Estas UPZ se encuentran ubicadas en las localidades de Barrios Unidos, Suba, Engativá, Los Mártires, y Kennedy.

Gráfica 5. Evolución del número de accidentes por gravedad

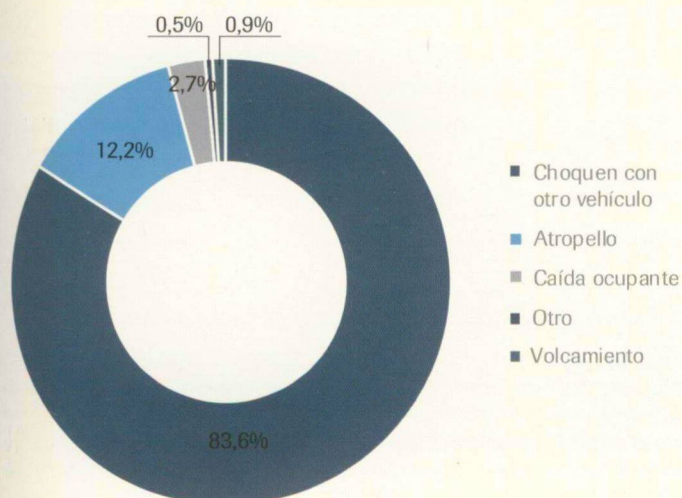


En el 2015 se presentó una reducción de aproximadamente 7% de accidentes respecto al año anterior, al pasar de 33.669 a 31.333

Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito, de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Bogotá, 2015.

De los 31.333 accidentes registrados en 2015, 64% fueron solo daños, 34% con heridos y 2% con muertos. A pesar de la disminución en la cantidad de accidentes, hubo un incremento en el registro de accidentes con al menos un muerto, siendo el mayor registrado desde 2009.

Gráfica 6. Accidentalidad por causa probable

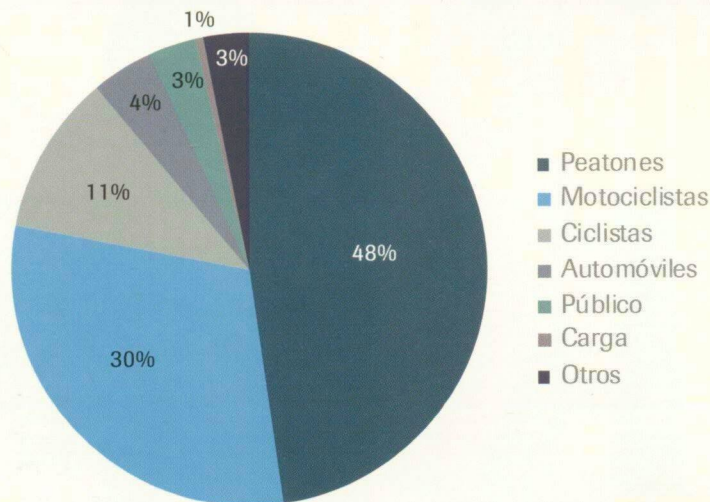


El tipo de accidente de tránsito con mayor participación continúa siendo el choque con otro vehículo, seguido por el atropello.

Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Bogotá, 2015.

Gráfica 7. Accidentalidad por tipo de víctima

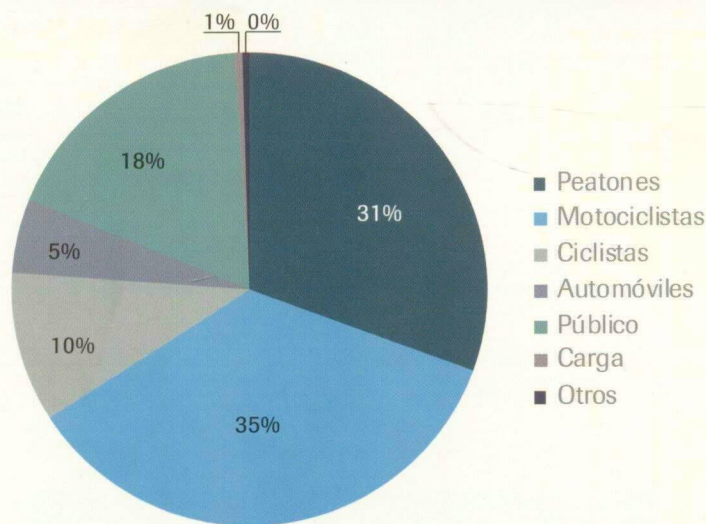
Muertos



En 2015 se produjeron en la ciudad 551 muertes en eventos de tránsito. Las principales víctimas corresponden a peatones con el 48% del total, seguido por los motociclistas y los ciclistas con 30% y 11%, respectivamente.

Respecto al número de lesionados, durante 2015 en la ciudad hubo 6.978 casos. Los usuarios con mayor vulnerabilidad son los motociclistas con 35% y los peatones con 31%.

Lesionados



Se observa que estos dos modos de transporte, peatones y motociclistas, cubren el 78% de muertes y 66% de lesionados en Bogotá, por lo que se requiere generar alertas para estos grupos que por sus características son los más vulnerables a sufrir accidentes de tránsito.

En relación con lo publicado en *FORENSIS 2014*, los muertos por accidentes de tránsito disminuyeron un 13%, mientras que los lesionados aumentaron un 10%.

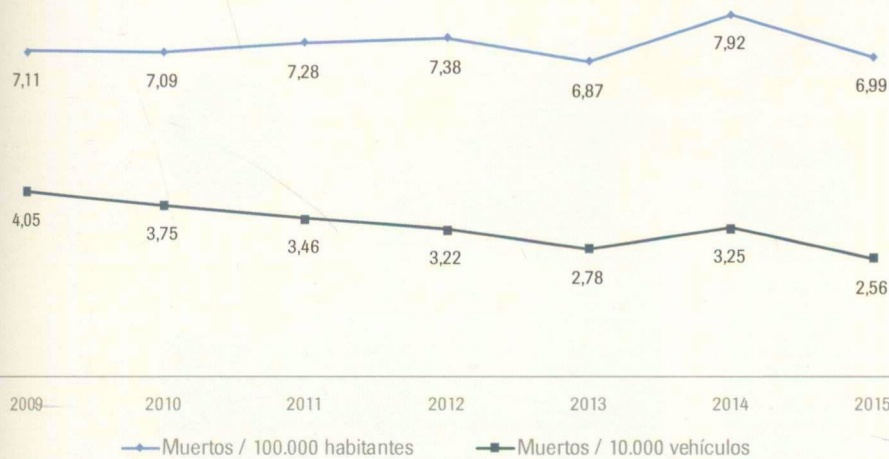
Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

Nota: Para la presentación de estas cifras, se aclara que existe una diferencia entre el número de accidentes por gravedad que van desde un choque simple hasta accidentes con lesionados y muertos, y otro es el dato que reporta el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses que corresponde a los realmente atendidos y reportados por esta institución.

Las cifras presentadas de 551 muertos y 6.978 lesionados corresponden a las reportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses con corte a 31 de diciembre de 2015. En la publicación *"FORENSIS 2015 Datos para la Vida"*, presentada en agosto de 2016, se reportan 556 muertos y 7.631 lesionados, 5 muertos y 653 lesionados más para Bogotá durante 2015, que corresponde a ajustes que realizó este Instituto durante el primer semestre de 2016.

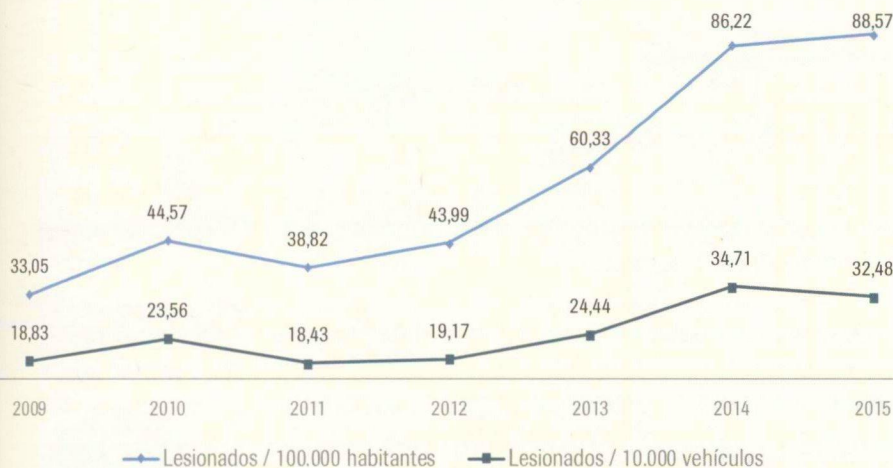
Gráfica 8. Tasa de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito

Muertos



En 2015, la tasa de muertos se redujo tanto en habitantes como en vehículos, dada la disminución en la cifra de fatales y el aumento del parque automotor. En cuanto a la tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes aumentó un 3%, mientras que la tasa por cada 10.000 vehículos disminuyó 6%.

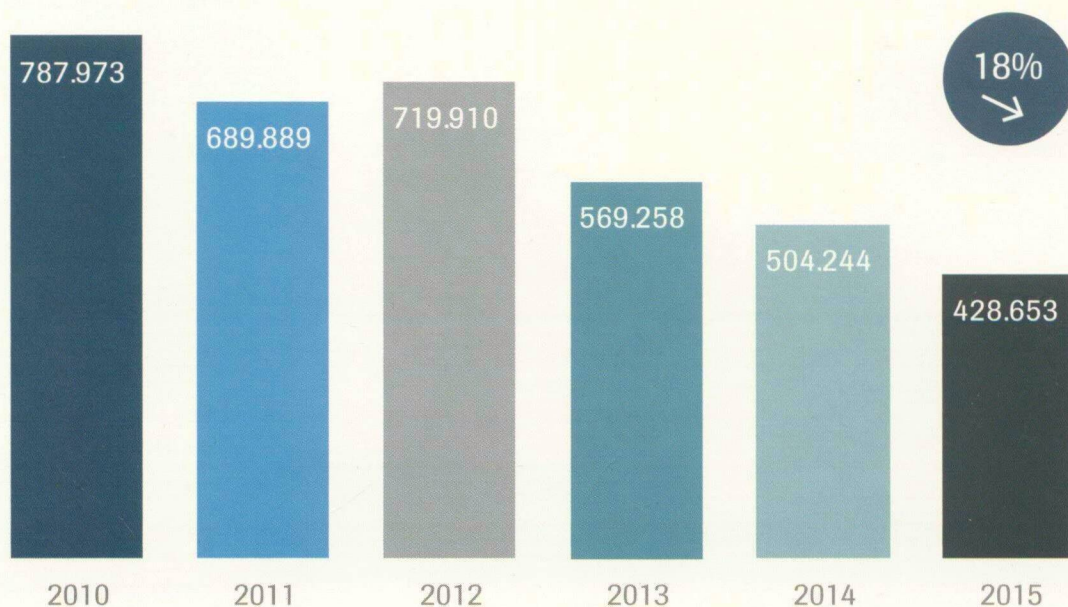
Lesionados



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), datos del parque automotor de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), y proyecciones poblacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Bogotá, 2015.

1.6. COMPARENDOS

Gráfica 9. Histórico anual de comparendos



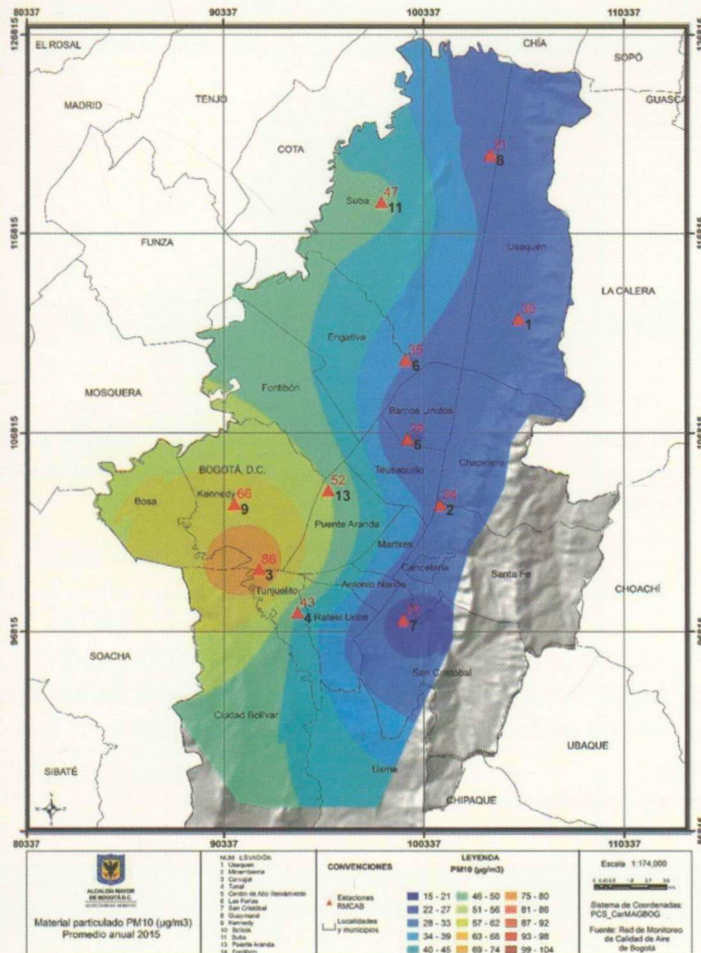
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Sistema de Información Contravencional (SICON), 2015.

En 2015 se impusieron 428.653 comparendos, lo que corresponde a una reducción del 15% con respecto a 2014. De este total, el 58% fueron electrónicos, 32% fotomultas y el 10% manuales.

En cuanto al tipo de comparendos, el más común es estacionar en sitios prohibidos para un total de 246.172 comparendos, que corresponden al 57% del total; le siguen: conducir motocicletas sin las normas establecidas con 21.269 comparendos, que equivalen al 5%, y en tercer lugar, el transitar sin poseer la revisión tecnomecánica con 17.374 comparendos, 4%.

1.7. EMISIONES ASOCIADAS A LA MOVILIDAD¹

Ilustración 4. Promedio anual de PM_{10} en 2015, a partir de promedios diarios



La calidad del aire de Bogotá se ha ido deteriorando con el paso del tiempo, debido a las emisiones provenientes de fuentes fijas y móviles. Dichas emisiones están compuestas por diferentes contaminantes, gases de efecto invernadero, que pueden llegar a afectar la salud pública de las personas, como en el caso del material particulado. La Secretaría de Medio Ambiente y la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB) se encargan de medir las emisiones alrededor de la ciudad con 14 estaciones de monitoreo.

En 2015, la concentración promedio del material particulado disminuyó 16% en comparación con el año 2014.

Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente – Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. 2015.



En Bogotá, las localidades con mayor concentración de PM_{10} son Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Tunjuelito y Ciudad Bolívar. El último mapa de concentraciones muestra que el área afectada es menor al año anterior, mejorando la calidad del aire para las localidades cercanas a los cerros orientales y las localidades en general.

1. Las Resoluciones 601 del 4 de abril de 2006 y 610 del 24 de marzo de 2010, expedidas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), establecieron los límites de cada contaminante y de material particulado. Estas estaciones se ubican en puntos estratégicos para monitorear concentraciones de material particulado (PM_{10} , $PM_{2.5}$, PST) y de gases contaminantes (SO_2 , NO_2 , CO, O_3). En este capítulo se presentan estas mediciones y su excedencia a la norma mediante algunos indicadores

La concentración promedio anual y los días de excedencia del contaminante criterio se muestran en la tabla 5.

Tabla 5. Excedencia de contaminantes criterio, 2015

Contaminante	Nivel máximo permisible ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentración promedio anual	Días de excedencia	Porcentaje de días de excedencia
Material particulado PM_{10} (24h) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	100	44	106	29%
Monóxido de carbono (1h) [ppm]	40	0,94	0	0%
Ozono (8h) [ppm]	0,041	13×10^{-3}	70	19%
Dióxido de azufre (24h) [ppm]	0,096	$2,4 \times 10^{-3}$	0	0%
Dióxido de nitrógeno (24h) [ppm]	0,08	18×10^{-3}	0	0%



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente – Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. 2015.

En 2015 se hicieron 99.726 revisiones, dos veces más en comparación con el año anterior (véase tabla 6). De las anteriores revisiones, se impusieron 4.564 comparendos en los operativos de monitoreo de emisiones realizados de manera conjunta entre la Secretaría Distrital de Ambiente y la Policía Metropolitana de Tránsito.

Tabla 6. Vehículos revisados en operativos en la vía entre 2012 y 2015

Año	Total vehículos revisados	Vehículos rechazados	Vehículos aprobados	Porcentaje de cumplimiento
2012	58.807	8.630	50.177	85%
2013	77.026	12.023	65.003	84%
2014	38.962	6.437	32.525	83%
2015	99.726	9.919	89.807	90%



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente – Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. 2015.

Nota: : los datos de la tabla 6 corresponden a operativos de control, realizados por la Secretaría Distrital de Ambiente, diferentes a las revisiones técnico-mecánicas.

Caracterización de la movilidad no motorizada

Peatón



2'623.036

viajes a pie mayores a 15 minutos

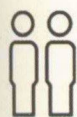
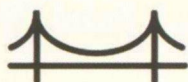
Encuesta Origen Destino 2015

16
minutos

Tiempo
promedio
de viaje

350

Puentes
peatonales
en la ciudad



2.134

Lesionados en
accidentes de
tránsito en 2015



263

Muertos en
accidentes de
tránsito en 2015

Bicicleta



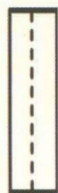
575.356

viajes en bicicleta

Encuesta Origen Destino 2015

24
minutos

Tiempo
promedio
de viaje



385 Km

Ciclorrutas
construidas

82 Km

Bicicarriles
adecuados



715

Lesionados en
accidentes de
tránsito en 2015



60

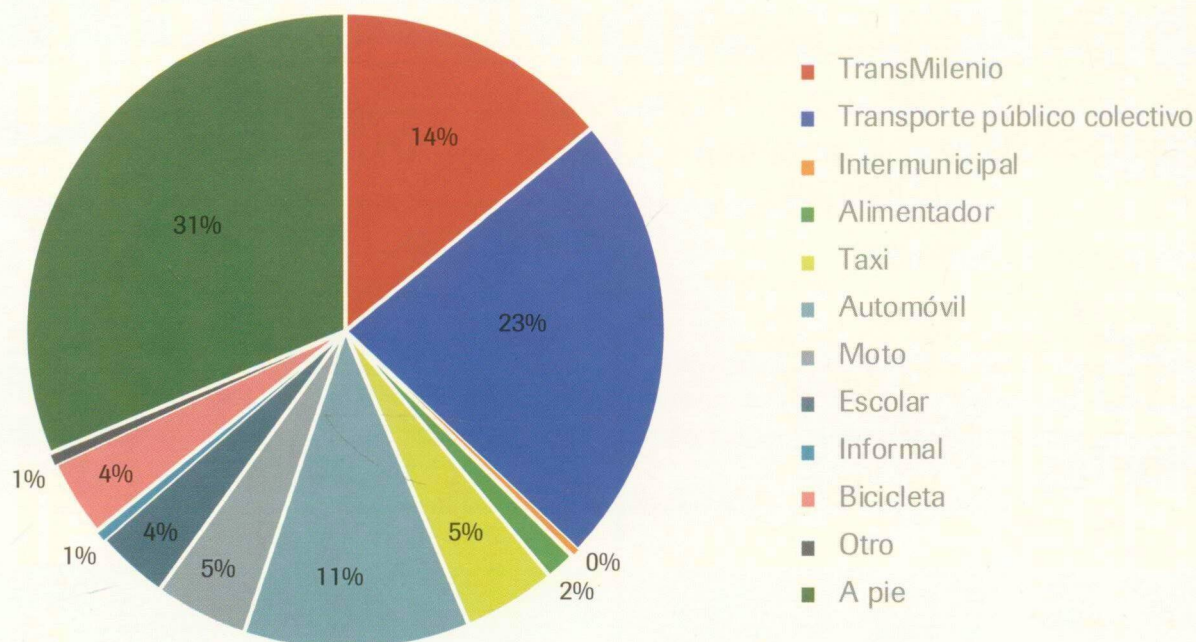
Muertos en
accidentes de
tránsito en 2015

2.1. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES EN TRANSPORTE NO MOTORIZADO

Según la Encuesta de Movilidad de 2015, los modos no motorizados representan el 35% entre todos los modos de transporte utilizados en Bogotá con desplazamientos inferiores a 15 minutos; con una variación del 13% respecto a cifras de la encuesta aplicada en 2011.

Con relación a los viajes en los modos no motorizados, el 82% de las personas camina y el 18% se mueve en bicicleta, según la Encuesta de Movilidad de 2015. Se observa un incremento del 6% en el uso de la bicicleta comparado con la encuesta 2011.

Gráfica 10. Partición modal total de viajes en Bogotá menores a 15 minutos



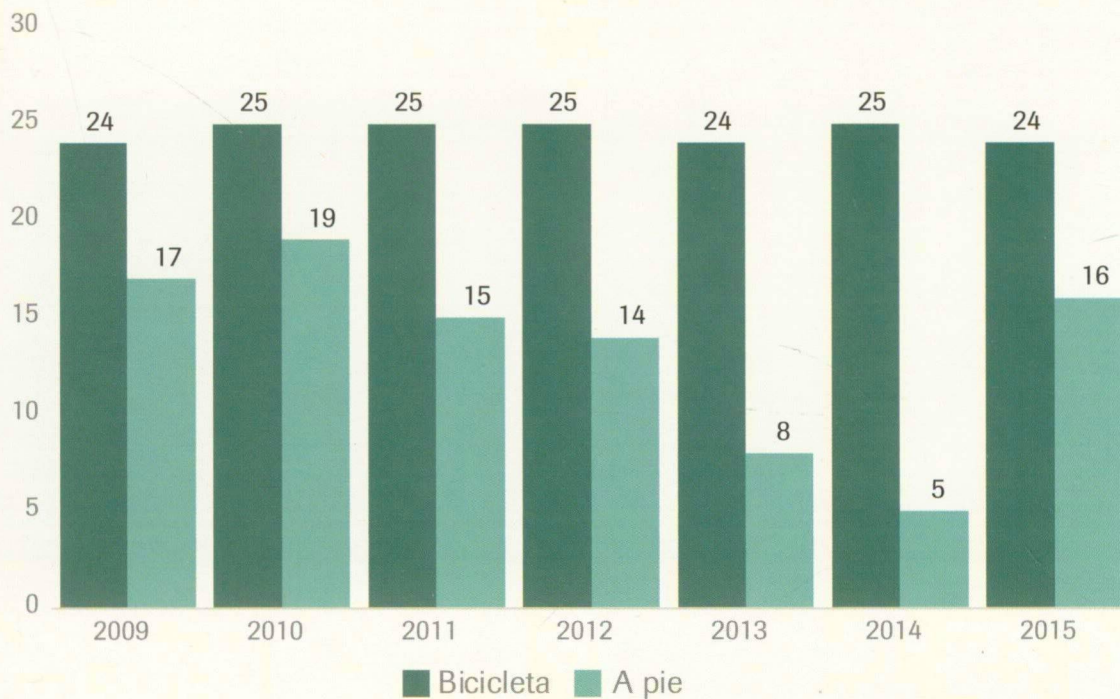
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Encuesta Origen Destino 2015.



Diariamente se hacen alrededor de cinco millones de viajes en modos de transporte no motorizado en Bogotá.

2.2. TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE

Gráfica 11. Tiempos promedio de viaje en transporte no motorizado (minutos)



 **Fuente:** Secretaría Distrital de Movilidad, 2015.

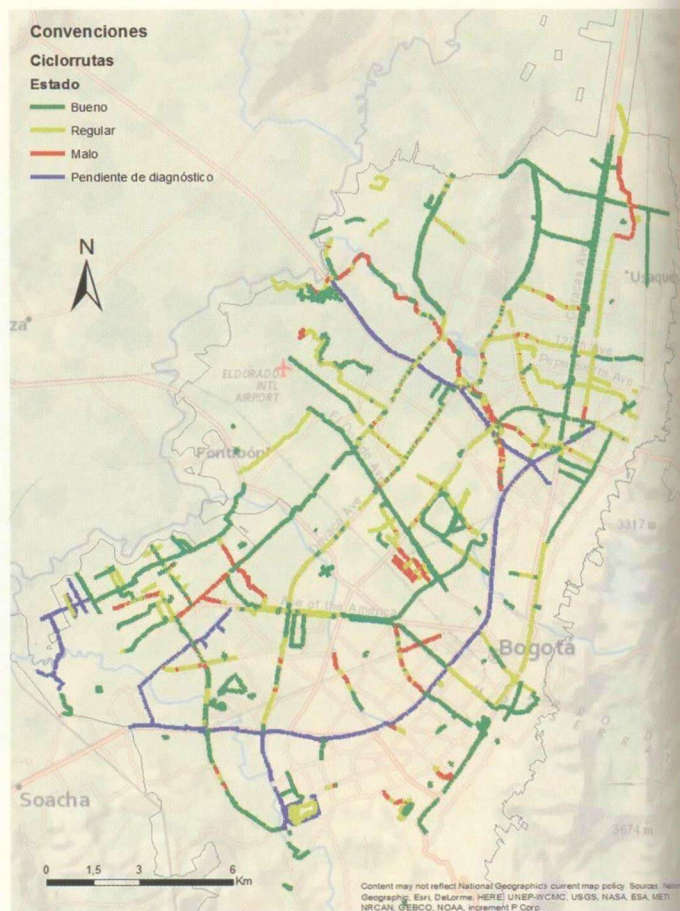
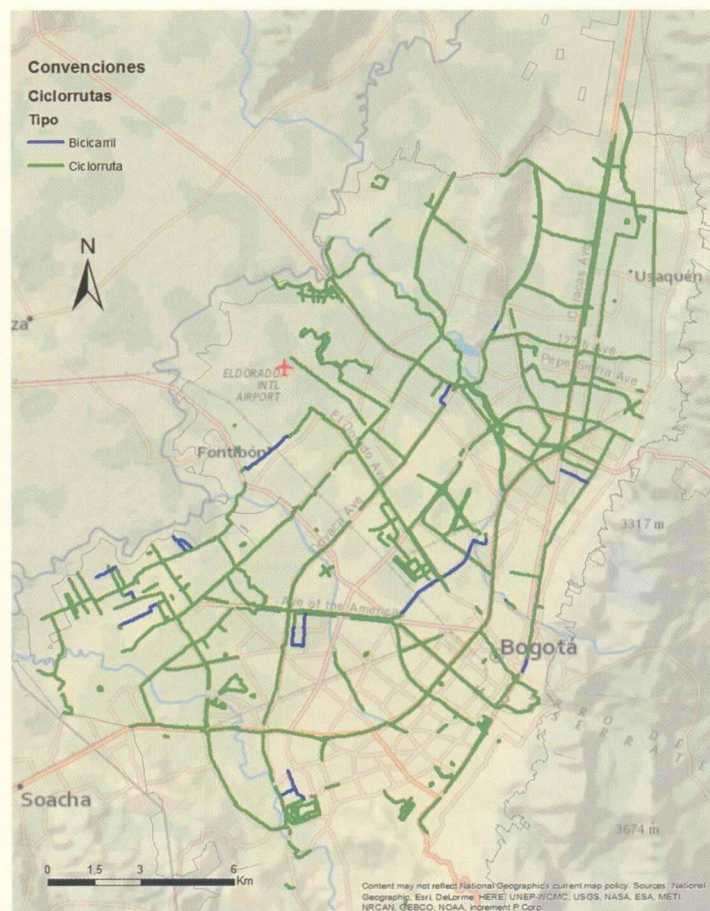
El tiempo promedio de viaje para el modo a pie es de 16 minutos, tres veces más el tiempo estimado para el año anterior. Este incremento puede estar asociado a las modificaciones de rutas del SITP y a la reducción de rutas del TPC (transporte público colectivo), ya que la confusión y la migración de las personas a las troncales de TransMilenio aumentan el tiempo de caminata. El modo bicicleta presenta

una disminución de 1 minuto en el tiempo promedio con respecto al año 2014.

Se destaca el aumento de los viajes en bicicleta y la disminución de viajes a pie, evento que puede estar relacionado con la implementación de nuevos bicis carriles y la operación del SITP, que lleva a disminuir la realización de viajes.

2.3. INFRAESTRUCTURA PARA BICICLETAS

Ilustración 5. Mapa de ciclorrutas y bicicarriles en Bogotá

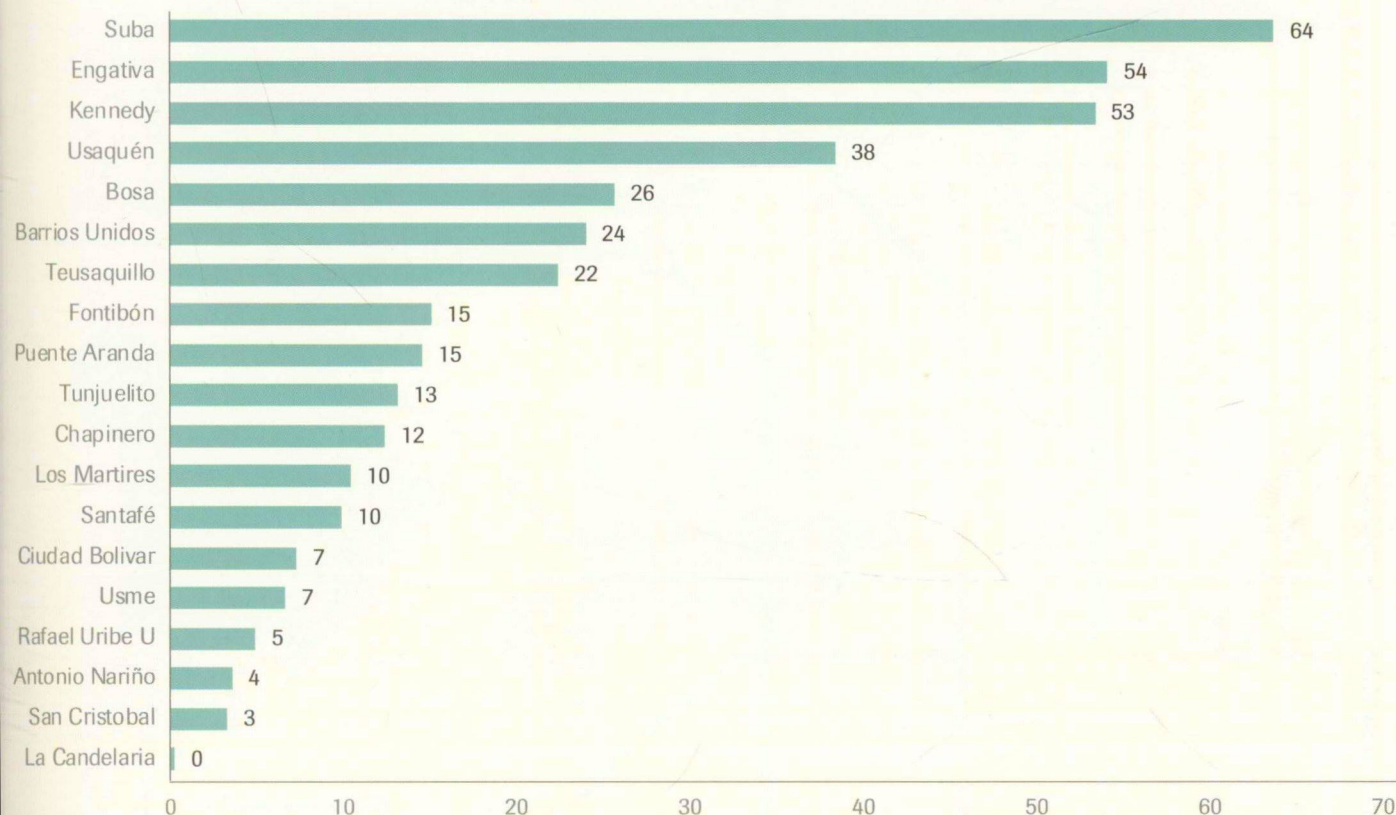


Fuente: Elaboración propia con datos del IDU, 2015.

A diciembre de 2015, Bogotá contaba con 385 km de ciclorrutas y 82 km de bicicarriles.

Durante 2015, se adecuaron 35 km de bicicarriles, entre los cuales se destacan los de la Avenida La Sirena, Ramal calle 6ª, calle 45 entre carreras 13 y 7ª, Parkway, Salitre Greco y Kennedy.

Gráfica 12. Longitud en km. de las ciclorrutas por localidad



Fuente: Elaboración propia con base en información suministrada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), 2015.



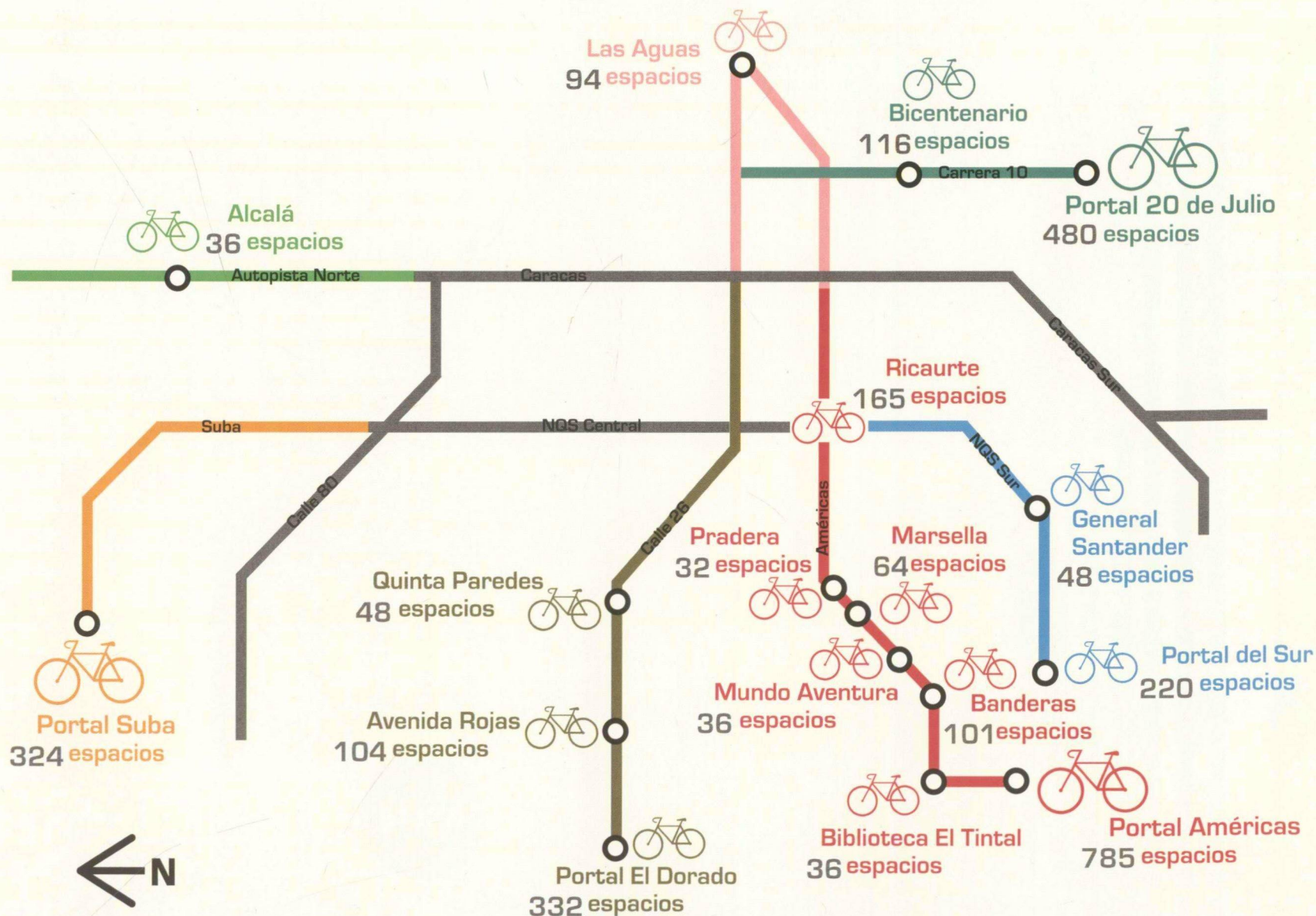
Las localidades con mayor longitud de ciclorrutas corresponden a Suba, Engativá, Kennedy y Usaquén.

Con el fin de facilitar la integración modal, en 17 estaciones del Sistema TransMilenio se ofrece el servicio de ciclo-parqueadero gratuito, cuatro de los cuales son administrados por el Instituto para la Economía Social (IPES): estaciones de Alcalá, Las Aguas, Mundo Aventura y Biblioteca El Tintal. La totalidad de cicloparqueaderos ofrecen a la ciudad la capacidad de estacionar 3.021 bicicletas; las estaciones con mayor capacidad son el Portal Américas con 785 espacios,

Portal 20 de Julio con 480 espacios y Portal Eldorado con 332.

Los cicloparqueaderos más utilizados corresponden a los portales de Suba, Sur y Eldorado que pueden alcanzar su capacidad diaria al 100%, mientras que la Estación Bicentenario y el Portal 20 de Julio, entre otros, presentan baja utilización por los usuarios.

**Camara
de Comercio
de Bogotá**

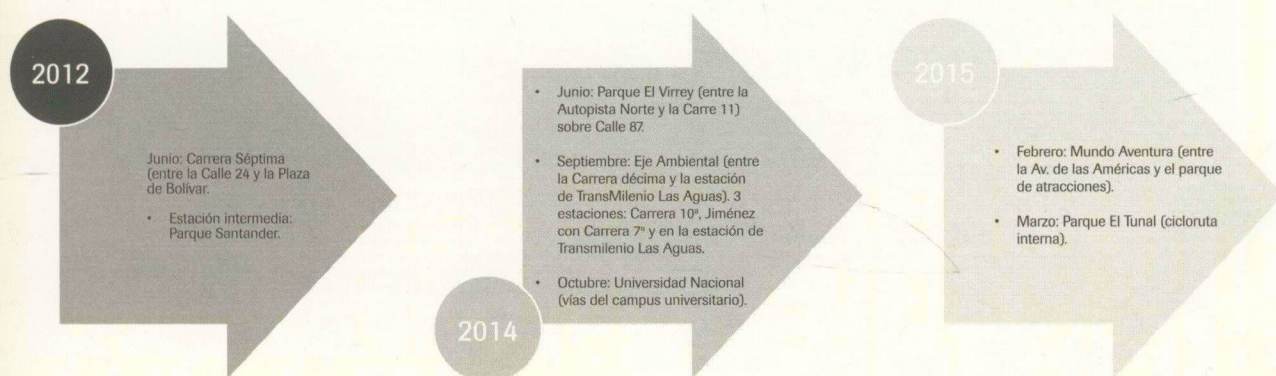


2.4. BICICLETAS PÚBLICAS

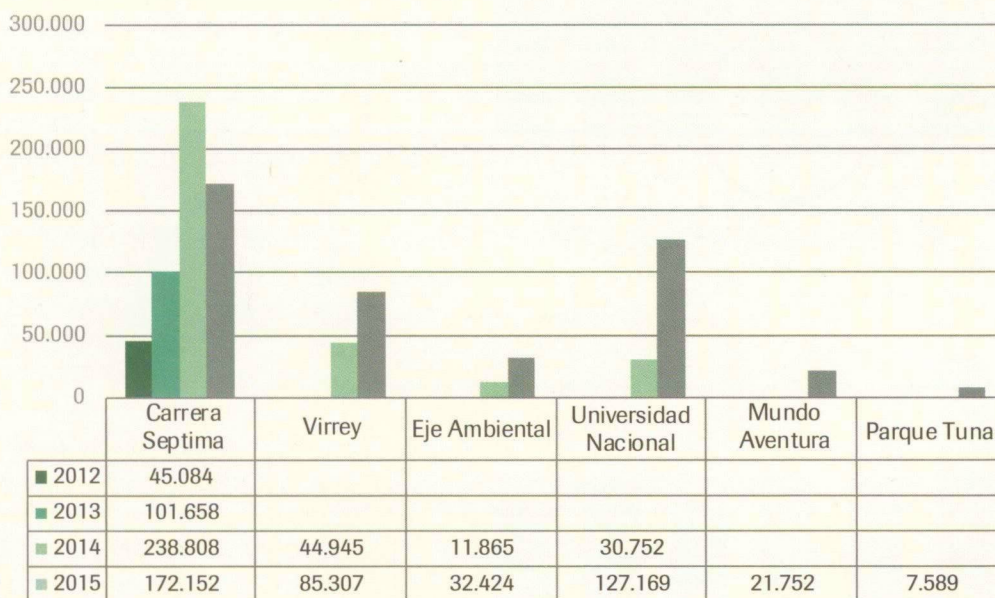
Los bicorredores están definidos como un elemento del Sistema de Bicicletas Públicas que incentiva a los ciudadanos a desplazarse en este modo de transporte no motorizado, con el fin de mejorar sus tiempos de viaje y condición física. Mediante el programa de bicorredores Pedalea por Bogotá, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) puso a disposición de los ciudadanos 385 bicicletas públicas para

ser utilizadas en los diferentes corredores acondicionados para tal fin.

- El programa incluye 5 bicorredores con servicio de lunes a viernes: Carrera Séptima, Virrey, Eje Ambiental, Universidad Nacional y Mundo Aventura; y, Parque El Tunal que opera sábados, domingos y festivos.



Gráfica 13. Préstamos Pedalea por Bogotá



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2015.

En diciembre de 2015, se encontraban inscritos 1.240.000 usuarios y se prestaron de manera gratuita 919.500 bicicletas.

2.5. PROGRAMA “AL COLEGIO EN BICI”

Proyecto de la Alcaldía Mayor de Bogotá con la participación de las Secretarías de Educación y Movilidad del Distrito y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). Mediante este proyecto, los estudiantes de los grados séptimos a décimo, de 86 colegios distritales de la ciudad, tienen la oportunidad de desplazarse en bicicleta de forma segura a sus centros de formación académica.

Ilustración 7. Estado del programa “Al Colegio en Bici”



“Al Colegio en Bici”



En 2015, “Al Colegio en Bici” tenía presencia en seis localidades: Bosa, Kennedy, Suba, Engativá, Rafael Uribe Uribe y Tunjuelito.



Esta iniciativa ha beneficiado a 11.564 estudiantes de 86 colegios. 34 colegios más que en 2014.



Los tiempos de viaje promedio al llegar al colegio son alrededor de 10 a 20 minutos.



Se han entregado 4.443 bicicletas y 8.196 kits a las instituciones educativas.



En 2015 se capacitaron 7.324 niños y niñas.



Existen 67 rutas participativas activas para las instituciones vinculadas (30% de cobertura).



Fuente: elaboración propia a partir de la información del Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), 2015.

2.6. ACCIDENTALIDAD DE PEATONES

En 2015 se presenta una leve disminución de casos fatales y lesiones en peatones con un 8% y 5% respectivamente. Estos usuarios continúan siendo los más vulnerables frente a los accidentes de tránsito; es así que en 2015 se observa una cifra de 263 peatones muertos, lo que corresponde al 48% de las 551 fatalidades en accidentes de tránsito ocurridas en el año. Así mismo, se observa una disminución de 111 casos de peatones lesionados con respecto al año anterior, llegando a 2.134 en el 2015. De las 6.978 lesiones no fatales en accidentes de tránsito los peatones participan con el 31%.

La tasa de peatones muertos y lesionados por cada 100.000 habitantes es de 3,3 y 27,1, respectivamente.



Total peatones muertos 2015

263



Total peatones lesionados 2015

2.134

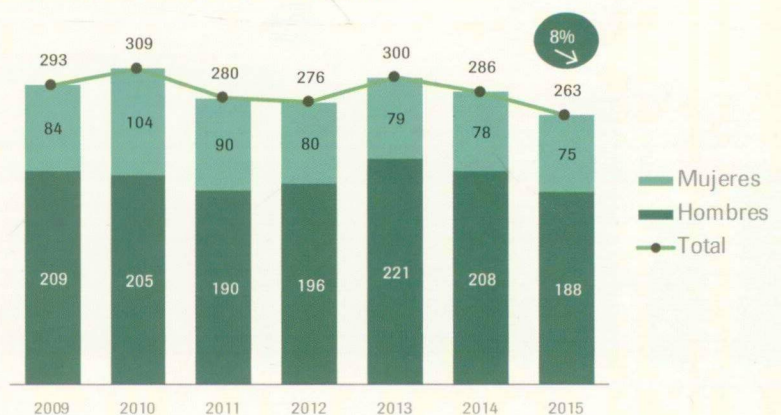
A pesar de la disminución en el número de víctimas fatales, se sigue conservando la proporción de hombres y mujeres. De esta manera, para el 2015, la participación de los hombres fue de 71% y de las mujeres de 29%.

La población etaria con mayor número de peatones hombres muertos está en el rango de 35 a 39 años con 10%, mientras que en las mujeres entre las edades de 75 a 79 años con 21%.

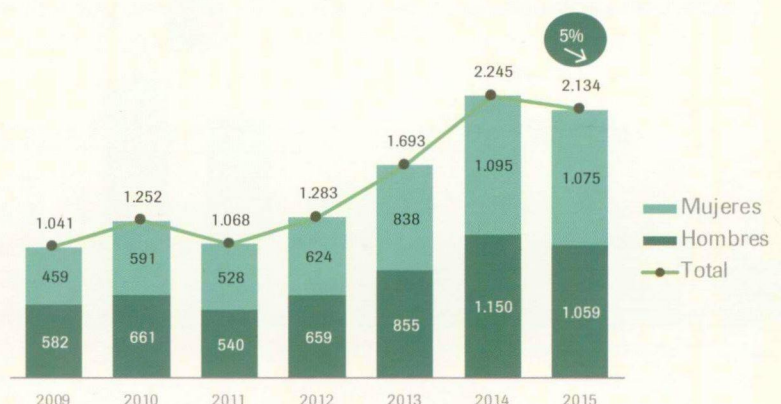
Con respecto al número de peatones lesionados, se presentó una disminución del 5%, los hombres participan en el 49% de los casos, mientras que las mujeres en 51%. El mayor número de peatones lesionados se presenta tanto en hombres como en mujeres en el rango de 20 a 24 años con 8% y 9%, respectivamente.

Los peatones son, en gran parte, atropellados por vehículos de transporte privado, seguidos por los vehículos de transporte público. Cabe resaltar, según las cifras de peatones muertos, que en el 2015, por cada mujer muerta en un incidente de tránsito, hubo 2,5 hombres muertos.

Gráfica 14. Peadones muertos



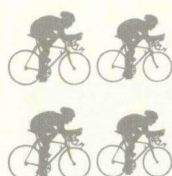
Gráfica 15. Peadones lesionados



Fuente: Elaboradas por el Observatorio de Movilidad a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

2.7. ACCIDENTALIDAD DE CICLISTAS

La vulnerabilidad de los usuarios de la bicicleta se sigue reflejando en las cifras de accidentalidad. En el 2015 aumentaron los casos fatales en 7% y los lesionados en 18%; este ha sido el año en que más ciclistas muertos y lesionados se han reportado en los últimos siete años, con 60 y 715 casos, respectivamente. Así mismo, durante los últimos tres años se vienen presentando incrementos constantes en las cifras, lo que se puede apreciar en las gráficas 16 y 17.



Total ciclistas muertos 2015

60

Total ciclistas lesionados 2015

715

Gráfica 16. Ciclistas muertos



Gráfica 17. Ciclistas lesionados



Durante el 2015, la participación de los hombres en el número de víctimas fatales fue de 95% y de mujeres del 5%, destacándose un aumento de la participación de los hombres con respecto a 2014. Así mismo, el promedio anual de víctimas fatales desde 2009 es de 46, estando los tres últimos años por encima de esta cifra.

La población etaria con mayor número de usuarios de bicicleta muertos, está en el rango de 20 a 24 años para hombres con 14%, y para las mujeres entre las edades de 40 a 44 años, con 67%.

En cuanto a lesionados, se presenta un incremento del 18% respecto a 2014; la participación de los hombres fue de 75% y de mujeres de 25%. Se destaca que se presentaron 48 casos más de mujeres lesionadas con respecto al año anterior, representando estos un 36% de incremento. El principal tipo de accidentes, tanto fatales como no fatales, en el que se ven involucrados los ciclistas, es en el choque con otro vehículo. En fatales, los vehículos de servicio público tienen una mayor participación; mientras que en lesionados, la mayor cantidad de accidentes es con vehículos de transporte privado.

El mayor número de ciclistas lesionados se presenta tanto en hombres como en mujeres en el rango de 20 a 29 años, con el 27% y 32%, respectivamente.

Es importante mencionar que el rango de edad más vulnerable en peatones y ciclistas a sufrir accidentes no fatales, corresponde entre 20 a 29 años tanto en hombres como en mujeres. Esto indica que se lesionan personas jóvenes, a quienes se debe enfocar principalmente las campañas de seguridad vial y adecuado uso de los elementos de protección para ciclistas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de víctimas de accidentes de tránsito, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE NO MOTORIZADO

El documento ¿Cómo mejorar la movilidad de los bogotanos? 2016-2020, elaborado, de manera conjunta, entre la CCB y la Universidad de los Andes, plantea unos retos, así como una hoja de ruta para el futuro de la movilidad de la ciudad.

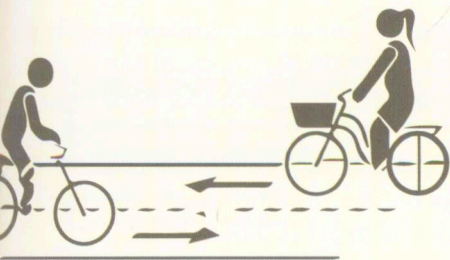
Las siguientes recomendaciones reiteran algunos de esos retos, para que sean aplicados en el corto y mediano plazo.

1. SEGURIDAD VIAL



Durante 2015, las cifras de accidentalidad para peatones y ciclistas nos muestran un panorama preocupante en temas de seguridad vial. Es necesario incrementar las campañas de seguridad y comportamiento ciudadano para estos usuarios que son los más expuestos en las vías, así como proveer la infraestructura adecuada con un recorrido seguro desde el origen hasta su destino de viaje. De acuerdo con el nuevo plan de desarrollo para la ciudad, la meta es disminuir en 15% las fatalidades de accidentes de tránsito.

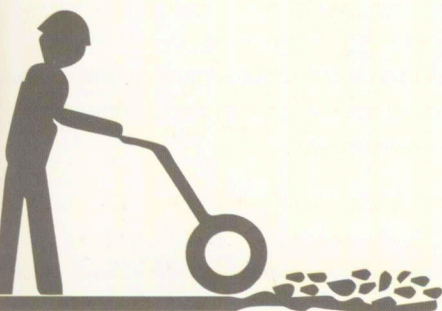
2. INFRAESTRUCTURA



El Plan de Desarrollo, en su Artículo 149, define metas para la infraestructura de movilidad, entre las cuales se encuentra la construcción de 120 km nuevos de ciclorruta; para ello se debe definir cuáles serían las localidades prioritarias para el desarrollo de estas obras y garantizar las condiciones de seguridad, calidad y conectividad que ofrezca integración con los sistemas de transporte público y responda a las necesidades reales de los usuarios. Además, es importante adecuar un mayor número de biciparqueaderos en portales y estaciones del sistema TransMilenio.

Por otra parte, se debe culminar con las obras de las Redes Ambientales Peatonales Seguras (RAPS), para ofrecer así espacios adecuados y generosos para la movilidad de peatones y usuarios de bicicleta.

3. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

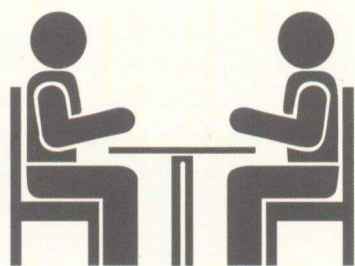


Es necesario dar mantenimiento y mejorar la totalidad de la red actual de ciclorrutas y de espacios peatonales de la ciudad. Esto incluye mejoras en las pendientes de ascenso y descenso de los andenes, radios de giro, remoción de obstáculos y revisión de señalización en intersecciones. Para lograr un adecuado mantenimiento y mejoramiento de la red actual, es necesario que exista una integración y coordinación permanente entre SDM, IDU, DADEP (Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público), la Secretaría de Gobierno, las alcaldías locales y la ciudadanía en general.



4. CONECTIVIDAD

La cobertura y conectividad de la actual red de ciclorrutas no es suficiente, para ello se debe trabajar para que su diseño sea ciclo-incluyente con el transporte público y que permita conectar tramos para hacer viajes directos y coherentes a través de la infraestructura disponible.



5. REGULACIÓN

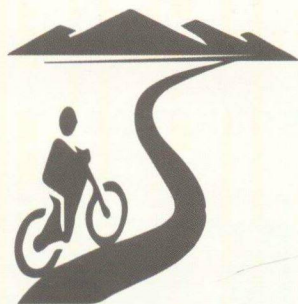
La ciudad no cuenta con una política pública que privilegie al ciclista y al peatón. Muchos accidentes de tránsito se presentan porque los conductores de vehículo no les dan prioridad. Es necesario reformular el Código de Tránsito, apoyándose en los usuarios y en experiencias internacionales para reorientar los deberes de los actores y las acciones de control en la vía.

También, es importante regular el uso de bicimotos, bicicletas eléctricas y los bicitaxis como medidas para brindar seguridad a los usuarios de estos modos, así como con los que comparten la vía.



6. CULTURA Y COMPORTAMIENTO

El acatamiento a las normas de tránsito, el comportamiento vial responsable y el control por parte de las autoridades, representan factores claves para reducir la accidentalidad de estos usuarios. Para esto, es necesario promover un cambio cultural en todos los actores de la vía, generar en ellos conciencia sobre el impacto que sus hábitos de movilidad tienen sobre la sociedad y reconocer la importancia de respetar las normas de tránsito y dar prioridad a ciclistas y peatones.



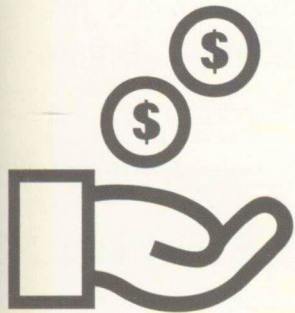
7. PROMOCIÓN

Se debe formular un plan de acción para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad, que corresponda al creciente uso y a las particularidades de este modo de transporte, así como a las dificultades a las que se enfrentan los usuarios cada día. Así mismo, involucrar activamente al sector privado, universidades y colectivos para promover su uso, como estrategias para que Bogotá sea la capital de la bicicleta tal como lo tiene previsto la actual administración.



8. BICICLETAS PÚBLICAS

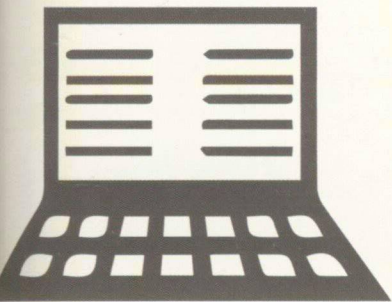
Es necesaria la implementación de un sistema de bicicletas públicas con cubrimiento metropolitano, para que sea una alternativa verdaderamente atractiva para hacer viajes cortos en la ciudad. Igualmente, se debe implementar una campaña de cultura ciudadana que promueva el buen comportamiento de los actores viales y disminuya así los accidentes y agresiones hacia los usuarios de bicicleta y del sistema de bicicletas públicas.



9. RECURSOS

La financiación de los proyectos de infraestructura para modos no motorizados, no debería representar un desafío para la Administración, y su ejecución debe responder a la prioridad que tienen los peatones y los ciclistas frente a los demás modos de transporte, según la visión de ciudad sostenible.

En el presupuesto Distrital se deben asignar más recursos para la promoción de los modos alternativos de transporte y su infraestructura.



10. USO DE TECNOLOGÍA

Con la implementación del sistema de bicicletas públicas, se debe aplicar tecnología para facilitar su monitoreo y operación, permitiendo identificar puntos de acceso al sistema y garantizando que las bicicletas o estacionamientos estén disponibles de acuerdo con la demanda de los usuarios. Así mismo, que todos los biciusuarios puedan establecer recorridos y distancias, que encuentren parqueaderos y puntos de interconexión modal, puedan conocer la programación de caravanas o ciclopaseos que se programen en la ciudad, divulgación de otros eventos relacionados por medio de redes sociales y poder reportar anomalías en los recorridos relacionados con inseguridad e infraestructura.

Caracterización del Sistema Integrado de Transporte Público

Servicio Troncal

112 rutas

Tiempo de viaje promedio

 **59** minutos

2'249.918

viajes / día

25,7 Km/hora
velocidad promedio



Biarticulado

313 buses



Articulado

1.452 buses



Dual

262 buses

Fuente: TransMilenio S.A. Datos a diciembre de 2015.

Servicio Zonal

6.769 buses vinculados



43

Especial



169

Complementario



6.557

Urbano

Tiempo de viaje promedio

 **68** minutos

1'362.715

viajes / día

15,4 Km / hora
velocidad promedio

946 buses
alimentadores



Alimentador

742.859 viajes / día

Tiempo de viaje promedio

 **40** minutos

18 Km / hora
velocidad promedio

113 rutas

Transporte Público Colectivo tradicional

Tiempo de viaje promedio

 **66** minutos



2.184.186

viajes / día

18 Km / hora
velocidad promedio



2.577 buses

1.260 busetas

2.475 microbuses

3.1. TIEMPOS DE VIAJE EN TRANSPORTE PÚBLICO

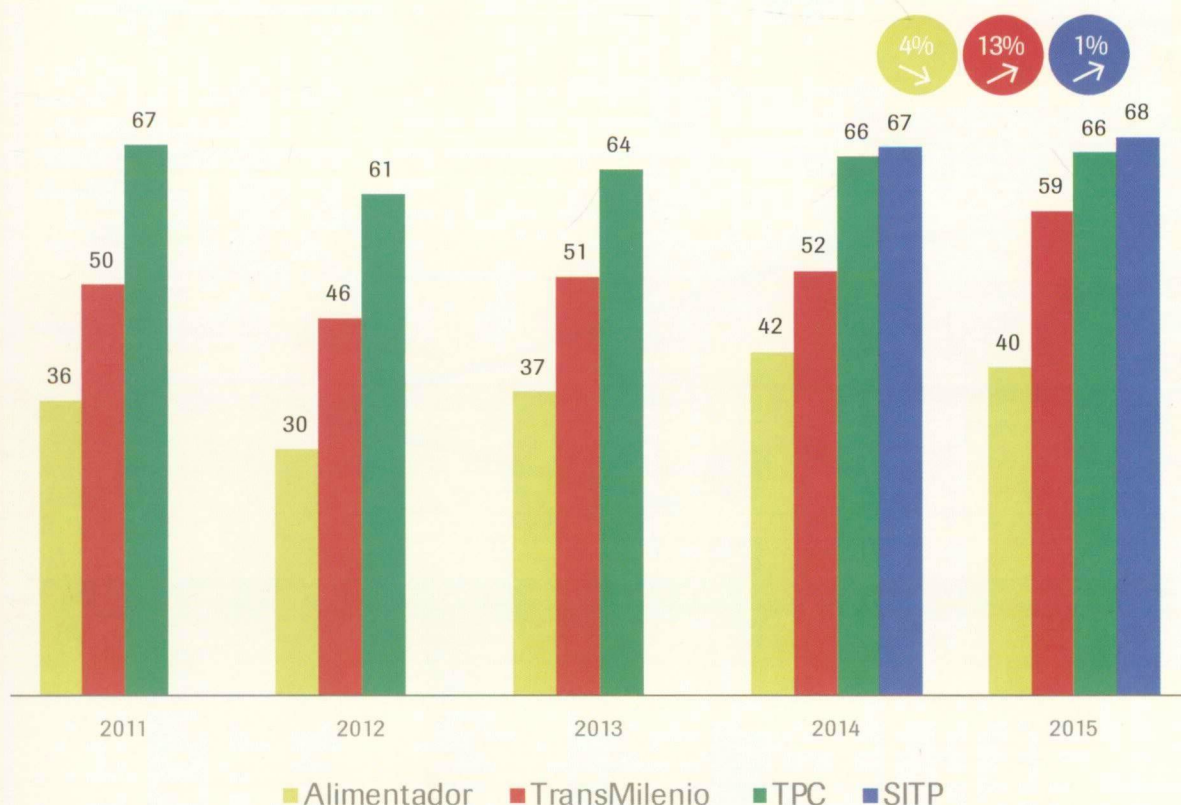
En 2015, los tiempos promedio de viaje en TransMilenio y servicio zonal aumentaron con respecto al año anterior, llegando a 59 y 68 minutos, respectivamente. El servicio de TPC se mantuvo igual, mientras que en alimentador disminuyó a 40 minutos.

Se destaca el aumento en tiempo de viaje en el servicio TransMilenio en 13%. Este incremento puede estar relacionado con el aumento en el número de pasajeros que se menciona más adelan-

te y las obras que se desarrollaron durante 2015 de ampliación de estaciones y reparación de vías troncales. Otros factores para considerar, están relacionados con el estado de la malla vial y una mayor congestión, dado el incremento del parque automotor y de motos.

El servicio zonal, en su primera comparación que se lleva a cabo, presenta un tiempo promedio de 67 minutos, incrementándose en un minuto respecto a 2014.

Gráfica 18. Tiempos de viaje en transporte público (minutos)



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. (Información correspondiente al I semestre 2015).

3.2. PASAJEROS MOVILIZADOS AL AÑO EN TRANSPORTE PÚBLICO

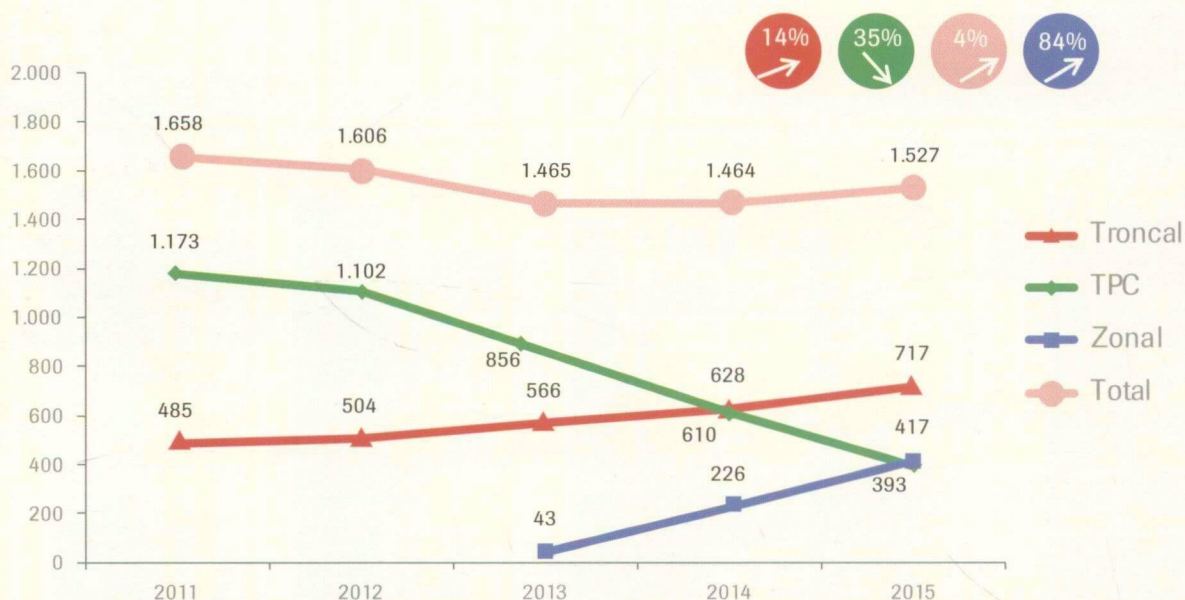
El total de pasajeros de transporte público movilizados en 2015, se incrementó en 4% con respecto al año anterior, al pasar de 1.464 a 1.527 millones.

TransMilenio, durante 2015, transportó 717 millones de pasajeros, presentando un incremento del 14% respecto al año anterior. De acuerdo con la *Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de transporte público en Bogotá*, de la Cámara de Comercio, sigue siendo el sistema de transporte preferido por ser la única opción de transporte con 52%.

El servicio zonal muestra en la gráfica 19 un incremento del 84% respecto a 2014, al pasar de 226 millones de pasajeros al año a 417 millones. La implementación del SITP, acumulada a 2015, es de 72%, esto ha permitido una mayor utilización del servicio y un mejor conocimiento de su uso por parte de los usuarios.

Por su parte, el número total de pasajeros transportados en TPC disminuyó en 217 millones respecto a 2014, lo que representa 35% menos. La eliminación de rutas tradicionales y la entrada al servicio del SITP en sus rutas zonales, han permitido que estos pasajeros utilicen ahora más el servicio zonal y TransMilenio.

Gráfica 19. Pasajeros movilizados en transporte público



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el DANE, 2015.

3.2.1. PASAJEROS MOVILIZADOS EN TRANSMILENIO

En 2015, la demanda de TransMilenio creció 14%, llegando a movilizar 717 millones de pasajeros. Por su parte, el servicio alimentador creció en 3%, movilizandando 285 millones de pasajeros.



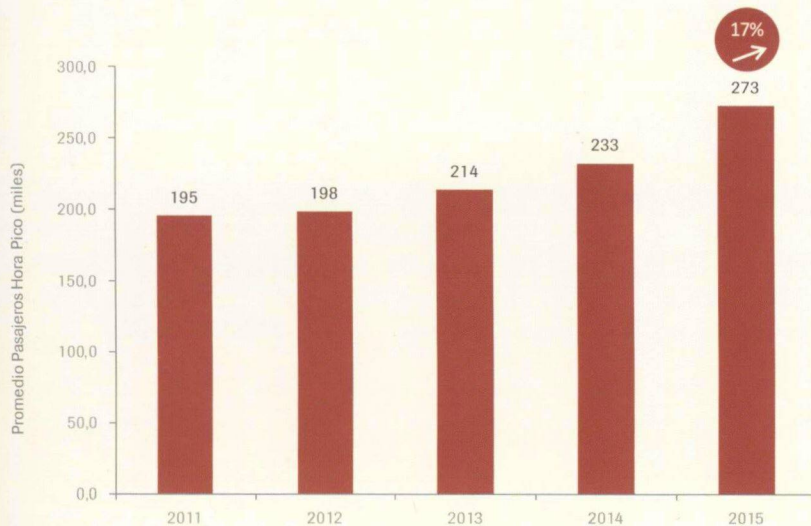
En 2015, 1 de cada 2,5 pasajeros en troncales utiliza el servicio de alimentador.

Gráfica 20. Pasajeros movilizados en TransMilenio (en millones)



Fuente: TransMilenio, S.A., 2015.

Gráfica 21. Pasajeros movilizados en hora pico en TransMilenio



Fuente: TransMilenio, S.A., 2015.

En hora pico, TransMilenio llegó a movilizar 273.000 pasajeros, esto representa un crecimiento del 17% respecto a 2014, dado por el incremento general de pasajeros movilizados en este modo. El trayecto Caracas-Autopista llega a movilizar 62.000 pasajeros en hora pico.

3.2.2. PASAJEROS MOVILIZADOS EN SITP ZONAL

Gráfica 22. Abordajes diarios en SITP



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos de abordajes mensuales - TransMilenio, S.A., diciembre de 2015.

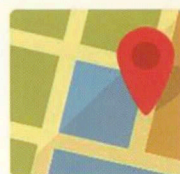
El servicio zonal del SITP crece lentamente desde su implementación. Mientras que el servicio de TPC, antes del inicio de operación del SITP, realizaba 3.200.000 viajes-mes; el servicio zonal presenta un

promedio durante 2015 de 1.400.000 viajes-mes, no obstante de contar con una implementación del sistema del 83% y una cobertura del servicio y rutas del 72%.

Cómo avanza el servicio zonal del SITP

Corte: diciembre 30 de 2015

la ruta de la implementación



7.698

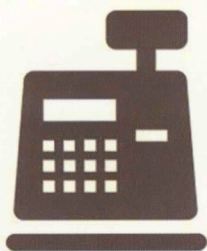
Buses vinculados

310

rutas en operación

6.737

paraderos instalados



4.600

puntos de recarga

26.715

conductores vinculados



1'084.881

viajes por día

116.154

Pasajeros movilizados
en hora pico

72%

Avance en la
implementación a
diciembre de 2015

3.3. CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

La *Encuesta de percepción sobre las condiciones de calidad y servicio a los usuarios de TransMilenio, SITP y TPC*, aplicada en septiembre de 2015 en las estaciones y buses del sistema TransMilenio; en

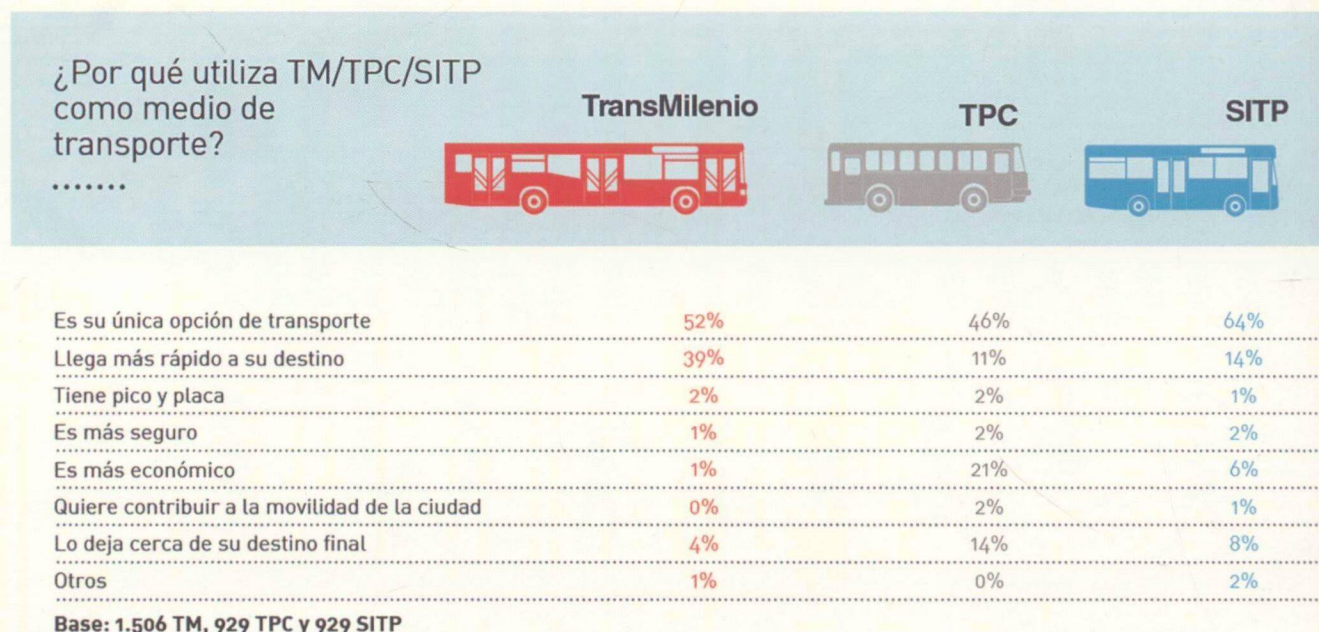
los buses y paraderos del SITP y en los buses y paraderos del transporte público colectivo, arrojó los resultados que se presentan en los siguientes aspectos:

3.3.1. RAZÓN DE USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La principal razón de uso de TransMilenio, TPC y SITP zonal corresponde a su única opción de transporte con 52%, 46% y 64%, respectivamente.

La segunda razón mayor calificada en TM y SITP zonal, es que llega más rápido a su destino, mientras que en el TPC corresponde al aspecto económico.

Gráfica 23. Razón de uso del transporte público



Fuente: Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de transporte público en Bogotá. Cámara de Comercio de Bogotá, 2015.

3.3.2. SATISFACCIÓN CON EL SERVICIO

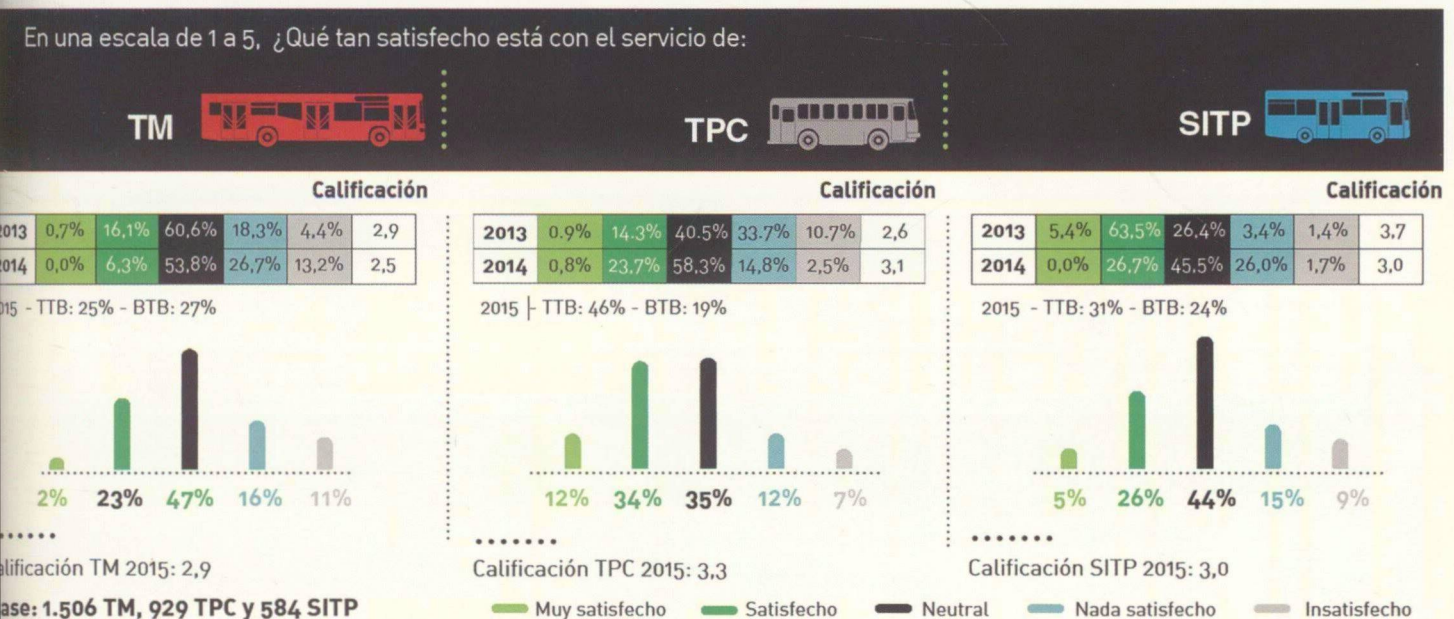
Con respecto a la encuesta aplicada en 2014, la calificación de satisfacción aumentó para TransMilenio de 2,5 a 2,9 y para el TPC de 3,1 a 3,3. En cuanto al servicio del SITP zonal, la calificación permaneció en 3,0.

Por otra parte, el 67% de los usuarios de Troncal, 72% de TPC y 46% del SITP zonal consideran que el servicio ha empeorado en el último año; sin em-

bargo, esta calificación fue mejor a la encuesta aplicada en 2014.

Los servicios mejor calificados en el servicio Troncal, son el servicio prestado por el conductor con 3,5 y el estado de los buses con 3,4. En el servicio de TPC, la mejor calificación la obtuvo el servicio de rutas con 3,3; mientras que en el servicio Zonal, el servicio del conductor con 3,5 y el aseo del vehículo con 3,4 son los aspectos mejor calificados.

Gráfica 24. Satisfacción con el servicio



Fuente: Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de transporte público en Bogotá. . Cámara de Comercio de Bogotá, 2015.
Base 1.506 encuestas en Troncal, 929 en TPC y 584 en SITP zonal.

3.3.3. ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

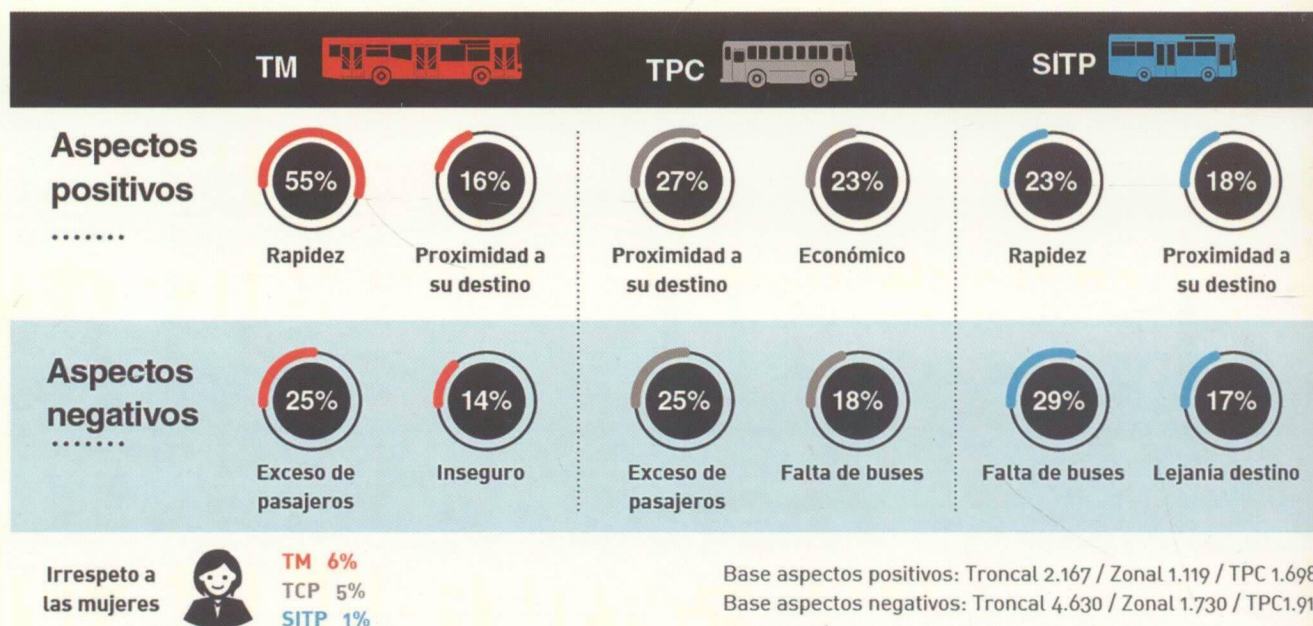
Los aspectos positivos de TransMilenio son su rapidez con el 55% de respuestas y la proximidad a su destino con 16%; para el servicio de TPC son la proximidad a su destino con 27% y lo económico con 23%, y para el SITP zonal, los aspectos mejor calificados son la rapidez con 23% y la proximidad a su destino con 18%.

Los aspectos negativos de TransMilenio más reiterados, son el exceso de pasajeros con 25% y la inseguridad con 14%. En el servicio de TPC, el ex-

ceso de pasajeros encabeza con 25%, le sigue la falta de buses con 18%. Los usuarios del servicio del SITP zonal calificaron como aspectos negativos la falta de buses con 29%, seguido de que los deja lejos al destino con 17%.

El irrespeto a las mujeres aumentó en TransMilenio y TPC con respecto a 2014, al pasar a 6% y 5%, respectivamente; mientras que en el servicio Zonal disminuyó al 1%.

Gráfica 25. Aspectos positivos y negativos del transporte público



Fuente: Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de transporte público en Bogotá. Cámara de Comercio de Bogotá, 2015.

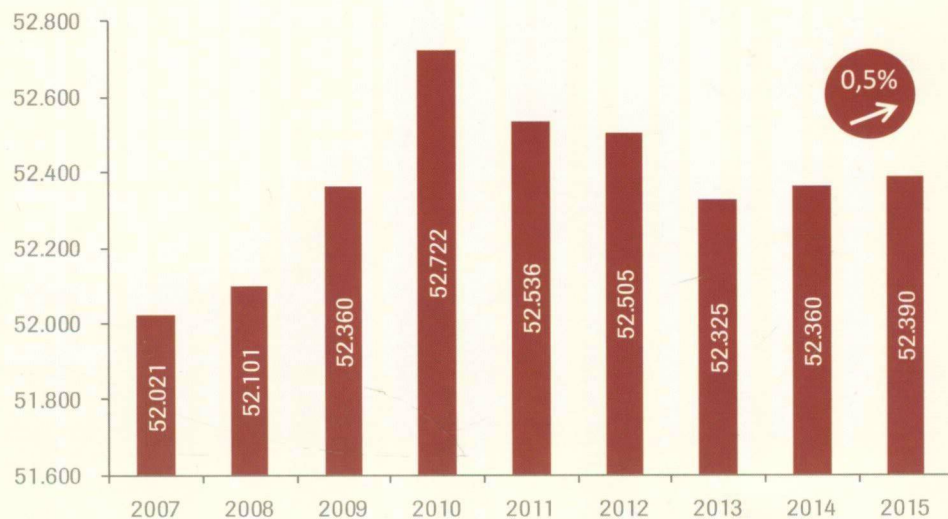
3.4. SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL - TAXI

Dada la política de asignación de cupos, la cantidad de vehículos para este servicio se ha mantenido estable durante los últimos cinco años. Es así que en 2015, el parque automotor de taxis en la ciudad llega a 52.390, con un incremento de 30 unidades con respecto a 2014.



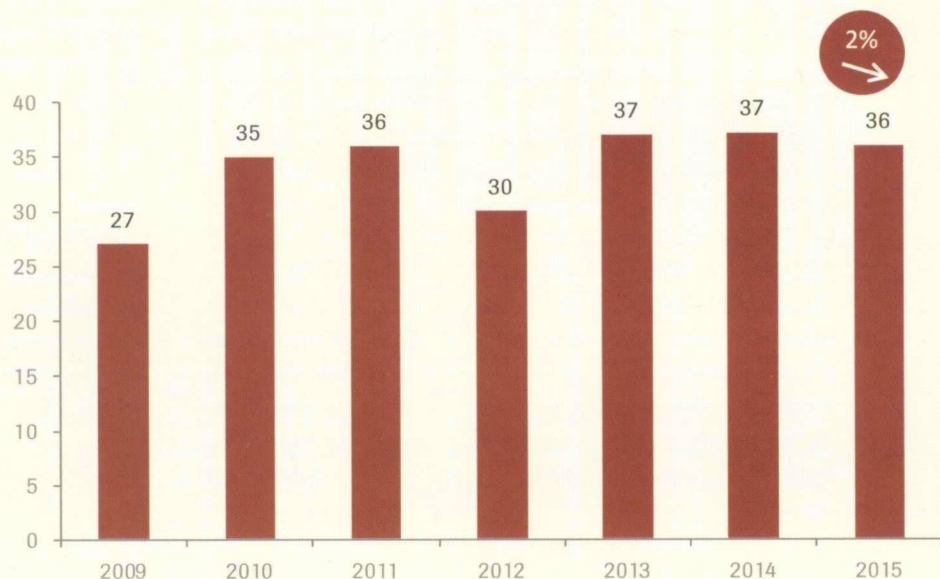
El tiempo promedio de viaje en taxi fue de 36 minutos en 2015, disminuyó 1 minuto con respecto a 2014. La masificación y utilización de las nuevas tecnologías contribuyen a mantener los tiempos de viaje en cuanto a reserva y espera del servicio.

Gráfica 26. Número de taxis registrados en la ciudad



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2015.

Gráfica 27. Tiempos de viaje en taxi (minutos)

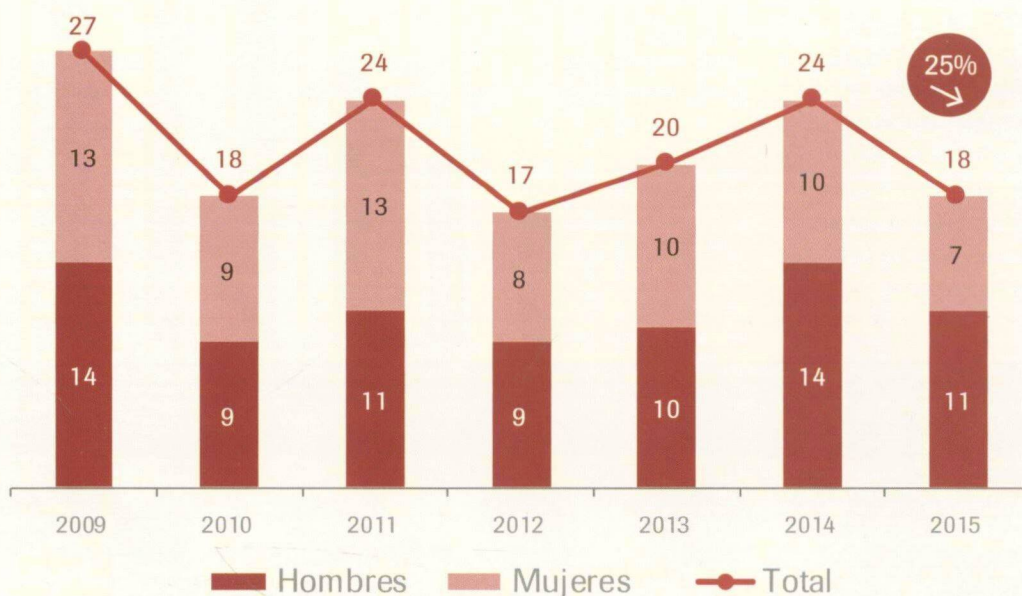


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2015.

3.5. ACCIDENTALIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

En 2015 se presentaron 18 muertes en transporte público, con una disminución de 25% con respecto a 2014.

Gráfica 28. Muertes en transporte público

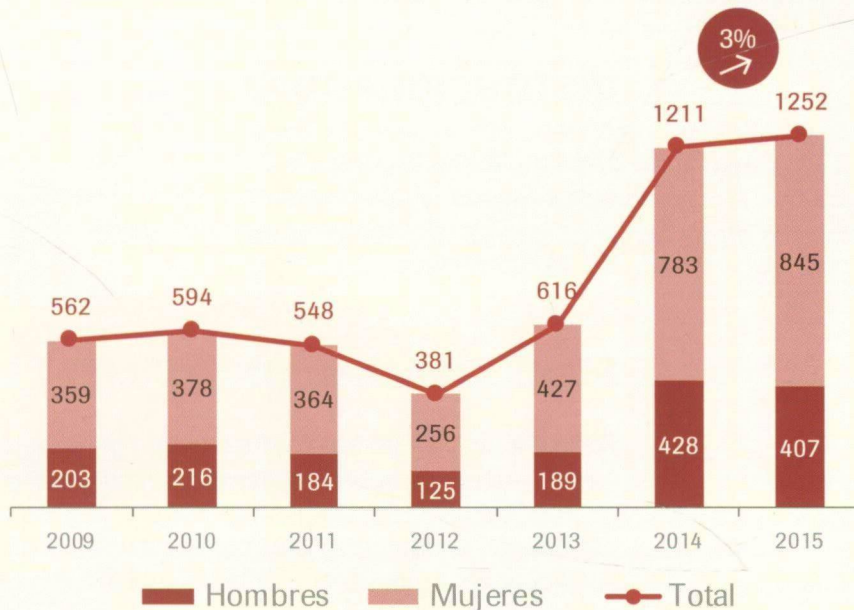


Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

En cuanto a género, los hombres representaron el 61% de las víctimas en estos hechos fatales y las mujeres el 39%. Los rangos de edad con mayor número de víctimas fatales es de 30 a 34 años con 2 casos, que corresponde a conductores de taxi, y otros 2 casos entre las edades de 25 a 29 años, correspondiente a pasajeros. El resto de las víctimas se encuentra disperso en los demás rangos de edad.

La mayoría de las víctimas fatales en transporte público son los pasajeros y las principales causas son la caída del vehículo del ocupante y el choque con otro vehículo. La tasa de usuarios muertos en transporte público por cada 100.000 habitantes es de 0,23.

Gráfica 29. Lesionados en transporte público



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

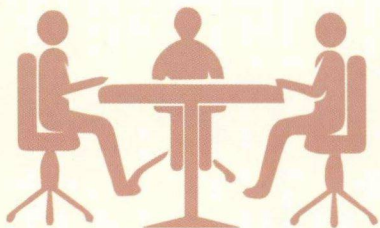
En 2015 se presentaron 1.252 lesionados en transporte público, con un incremento de 3% con respecto a 2014. Se destaca la alta participación de mujeres lesionadas con 67%, mientras que en los hombres corresponde a 33%. El mayor número de lesionados en hombres y mujeres se concentra entre las edades de 30 a 34 años con 127 casos.

Del total de lesionados en transporte público, 1.150 son pasajeros lo que corresponde al 92%; esto indica las inadecuadas condiciones de seguridad y vulnerabilidad en las que viajan los usuarios de servicio masivo, colectivo e individual.

La tasa de lesionados en transporte público por cada 100.000 habitantes es de 15,8, manteniéndose similar al año anterior.

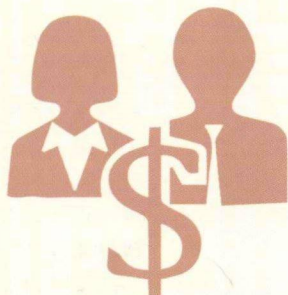
El exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito y fallas mecánicas de los vehículos, permitieron que los lesionados en accidentes de tránsito presentaran un preocupante incremento en el 2015.

RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE NO MOTORIZADO



1. INSTITUCIONALIDAD

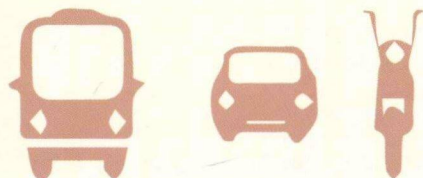
Diseñar la institucionalidad del transporte que separe las funciones operativas de las de planeación del ente gestor, facilite la articulación de actores y adopte la inclusión de nuevos modos de transporte como los modos férreos.



2. SOSTENIBILIDAD FINANCIERA Y EQUIDAD

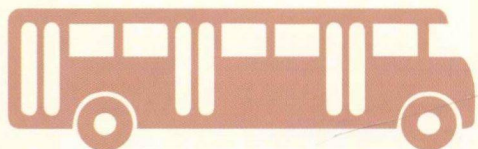
Formular un plan de transporte masivo concertado con el Gobierno Nacional y con claros compromisos de financiación conjunta que defina su desarrollo futuro. Así mismo, mejore la asequibilidad al transporte público de la población con bajos ingresos y diseñar una política de subsidios direccionados a poblaciones vulnerables, adultos mayores, estudiantes, entre otros.

3. INTEGRACIÓN



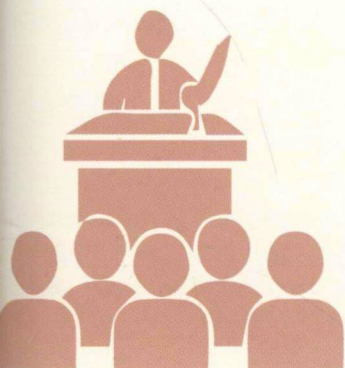
Se deben integrar los diferentes modos de transporte público entre sí y con los modos no motorizados. De esta forma se podrán brindar alternativas diferentes al uso del vehículo particular y la moto. La población con movilidad reducida debe contar con una política de accesibilidad al sistema.

4. INFRAESTRUCTURA Y PRIORIZACIÓN



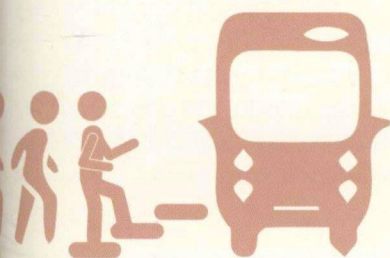
El Plan de Desarrollo en su Artículo 149, define como meta alcanzar 170 km en la red troncal; para ello se deben definir los corredores considerados como prioritarios para el cumplimiento de esta meta, así mismo, ejecutar las obras de mantenimiento asociadas a infraestructura vial y troncales; esto permitirá mejorar los tiempos de viaje, la congestión vehicular y la seguridad vial.

Debe darse continuidad a la implementación de carriles preferenciales por las principales vías de la ciudad, como medida de ordenamiento del transporte en general, y ofrecer una mejor calidad en cuanto a tiempo y recorrido para los usuarios del servicio público.



5. GESTIÓN DE PROYECTOS

Los grandes proyectos que se plantean desarrollar en la ciudad: Primera Línea de Metro -30% en su 1ª etapa-, Troncales -alcanzar 170 km- y Cable de Ciudad Bolívar, están contemplados en el Plan de Desarrollo. Se requiere del esfuerzo nacional y distrital para garantizar la ejecución y su continuidad. Así mismo, las iniciativas privadas -APPs-, deben ser eficientemente evaluadas para dar viabilidad a aquellas que representen verdaderas soluciones para la infraestructura y movilidad de la ciudad y que sean financieramente sostenibles sin detrimento en las finanzas de la ciudad.



6. CULTURA DE USO

Se hace necesario insistir en el sentido de pertenencia y apropiación tanto de la infraestructura como de los buses por parte de los ciudadanos. Las campañas de cultura y comportamiento ciudadano deben ser permanentes y la oficina del defensor del usuario del transporte público debe desempeñar un papel importante en cuanto a los derechos y deberes del usuario, así como el trámite y solución que se le brinde a sus peticiones y reclamos.



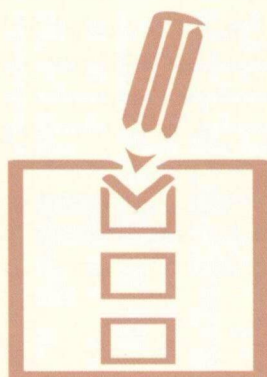
7. TECNOLOGÍA E INFORMACIÓN AL USUARIO

La implementación de tecnologías de información en relación con rutas, horarios, frecuencias, paraderos, permitirá a los usuarios programar y racionalizar los recorridos. Así mismo, ofrecer mayores puntos de recarga de la tarjeta o en línea permitirá descongestionar los puntos de pago de las estaciones y facilitar el ingreso y salida de usuarios.



8. SEGURIDAD EN EL SISTEMA

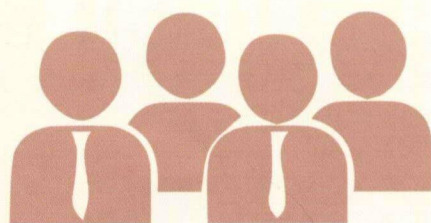
El trabajo conjunto con los organismos de seguridad y la Secretaría creada para tal fin, debe reflejarse en la disminución de la delincuencia en el sistema de transporte público, al igual que en los colados que generan detrimento patrimonial para el Distrito. Igualmente, se debe trabajar con la ciudadanía para desincentivar la compra de alimentos y otro tipo de ventas ambulantes dentro de los buses y estaciones.



9. GESTIÓN EN LA OPERACIÓN

Mejorar los sistemas de control y la gestión de la operación, debe ser un proceso continuo que permita reorganizar las rutas y frecuencias de acuerdo con la demanda por el servicio. Así mismo, se deben adoptar buses con tecnologías más limpias, acorde con el plan de ascenso tecnológico.

10. TALENTO HUMANO



La vinculación y capacitación de conductores deben ser exigentes; ofrecer un buen servicio al usuario y mantener los niveles de responsabilidad que representa conducir un vehículo de transporte público, deben ser las premisas de estos procesos. Por su parte, los operadores deben ofrecer condiciones laborales adecuadas en cuanto a horarios laborales, dotación, seguridad y bienestar social para conductores, operarios y sus familias.

Caracterización de la movilidad privada

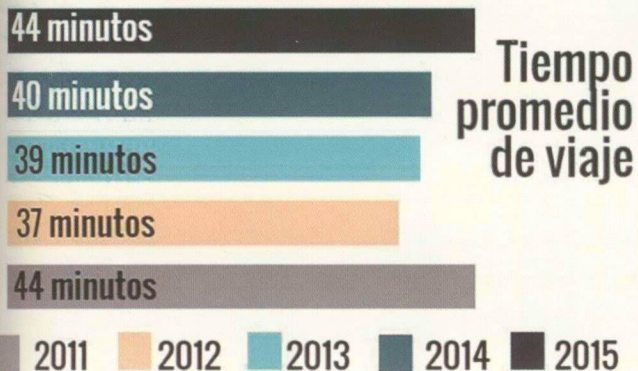
Particular (Auto, campero, camioneta)



1.562.476
vehículos

94.898 nuevos en 2015

Incremento 6% frente a 2014



352
Personas

lesionadas en
accidentes de
tránsito en 2015

165 Conductores
187 Acompañantes

23
Personas

mueras en
accidentes de
tránsito en 2015

7 Conductores
16 Acompañantes

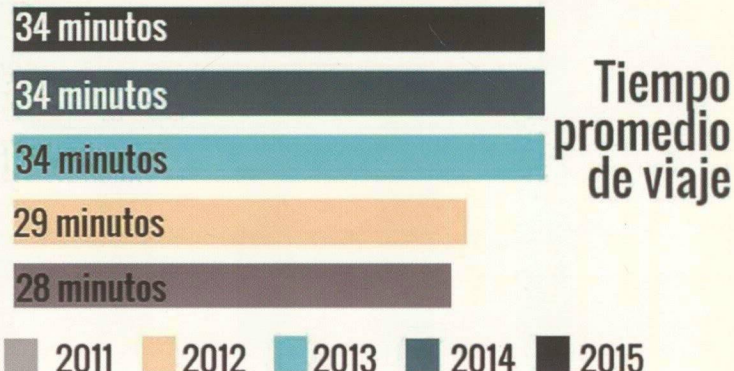
Moto



458.605
motos

36.627 nuevas en 2015

Incremento 9% frente a 2014



2.464
Personas

lesionadas en
accidentes de
tránsito en 2015

2.037 Conductores
427 Acompañantes

167
Personas

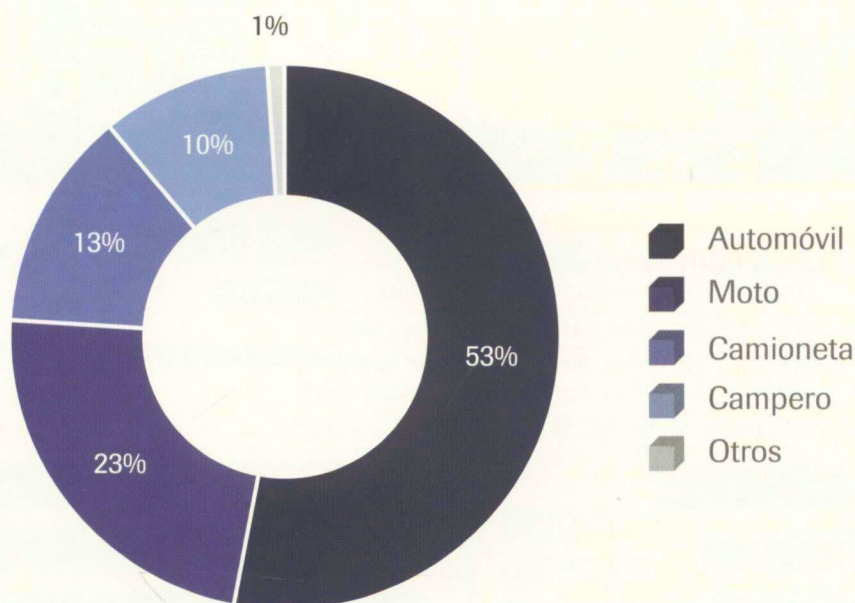
mueras en
accidentes de
tránsito en 2015

136 Conductores
31 Acompañantes

4.1. PARQUE AUTOMOTOR PARTICULAR

El transporte particular, con una participación del 94% del total del parque automotor de la ciudad, presenta la siguiente distribución:

Gráfica 30. Proporción del parque automotor particular



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad, 2015.

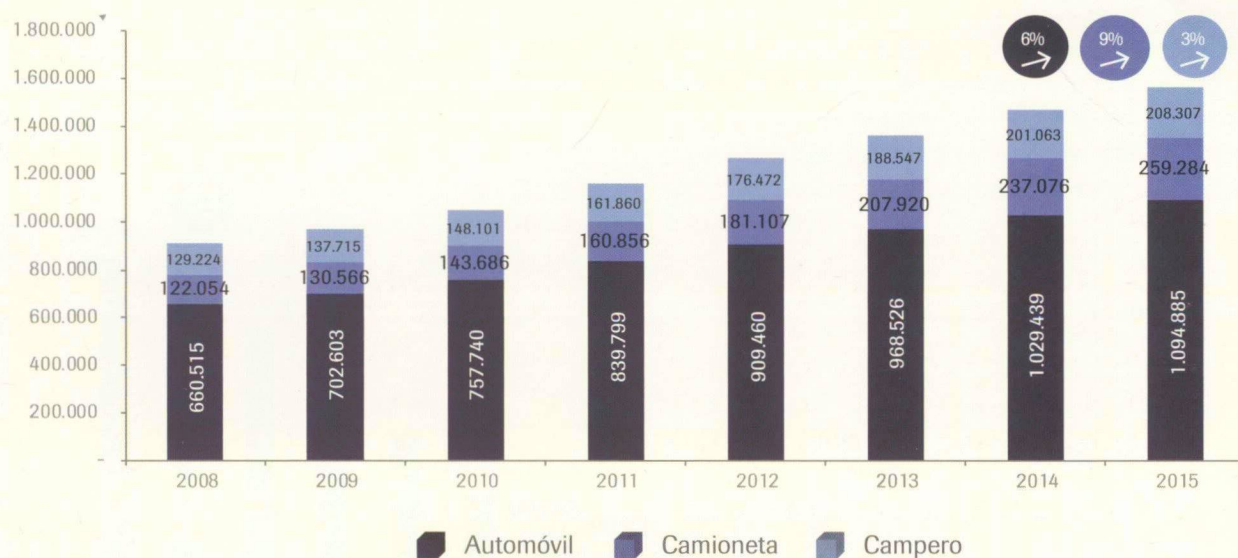
De la gráfica 30 se destaca la participación del automóvil con 53%, que corresponde a un total de 1.094.885 y las motos 23%, con un total de 458.605.

Con respecto al 2014, disminuyó la participación del automóvil y aumentó la participación de la moto en 1%, respectivamente.

4.1.1. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE AUTOMÓVILES, CAMIONETAS Y CAMPEROS MATRICULADOS EN BOGOTÁ

Gráfica 31. Parque automotor de automóviles, camionetas y campers por año

Año	Número de vehículos particulares (automóvil, camioneta y campero)	Vehículos nuevos	Crecimiento
2008	911.793		
2009	970.884	59.091	6%
2010	1.049.527	78.643	8%
2011	1.162.515	112.988	11%
2012	1.267.039	104.524	9%
2013	1.364.993	97.954	8%
2014	1.467.578	102.585	8%
2015	1.562.476	94.898	6%

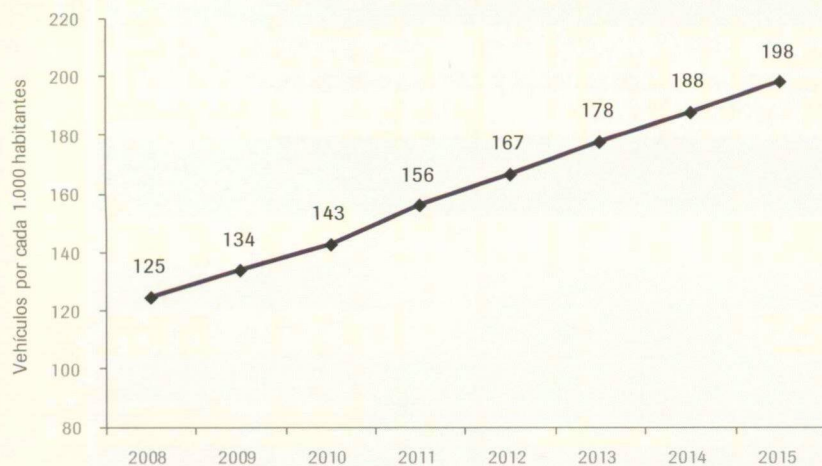


Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad, 2015.

Las ventas de los vehículos privados nuevos (automóvil, camioneta y campero) disminuyeron con respecto al año anterior al pasar de 102.585 unidades en 2014 a 94.898 en 2015. Esta disminución se puede atribuir a las condiciones del precio del dólar

que durante 2015 presentó un importante incremento, haciendo que las condiciones comerciales para la compra de vehículos fueran diferentes y los hogares replantearan la opción de su adquisición.

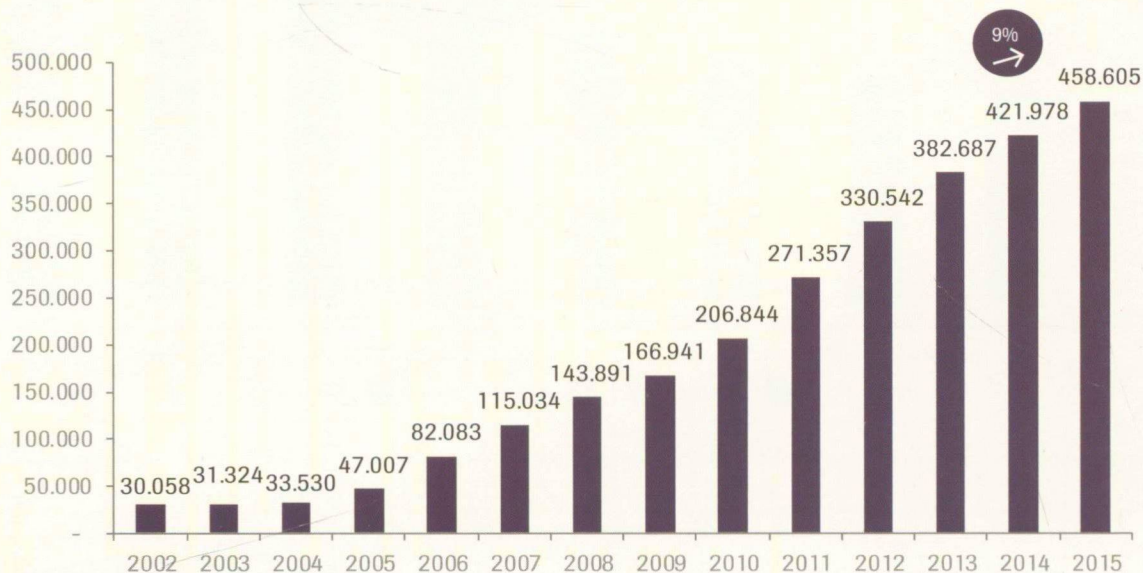
Gráfica 32. Tasa de vehículos por cada 1.000 habitantes



A pesar de que a la ciudad entraron menos vehículos nuevos en 2015, la tasa de motorización sigue en aumento, llegando a 198 vehículos por cada 1.000 habitantes. Durante los últimos ocho años, se ha presentado un crecimiento constante del número de vehículos incrementando la problemática de congestión en la ciudad, por lo que es necesario implementar estrategias de gestión de tráfico que permitan a la población optar por medios alternativos de transporte y disminuir así, hacia futuro, el uso o la adquisición de vehículo.

Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos de la Secretaría Distrital de Movilidad y población. DANE, 2015.
Nota: el análisis se realiza con automóvil, camioneta y campero.

Gráfica 33. Parque de motos por año



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con datos suministrados por la SDM.

Gráfica 34. Motos por 1.000 habitantes



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por la SDM y población DANE, 2015.
Nota: el análisis incluye motocicletas, motocarros, motonetas, mototriciclos y cuatrimotos.

En los últimos seis años, se ha incrementado en 121% el número de motos matriculadas en la ciudad, al pasar de 206.844 en 2010 a 458.605 en 2015. No obstante, el número de unidades vendidas ha venido disminuyendo así: 2013 con 52.145 nuevas motos, 2014 con 40.748 y 2015 con 36.627. Es preocupante su alta participación en los hechos

de accidentalidad fatal y no fatal. Es urgente establecer medidas de gestión a corto plazo para su uso, ya que la facilidad que hay en el mercado para su adquisición representa una alternativa de movilidad, pero a su vez congestionan y contaminan la ciudad.



4.2. ACCIDENTALIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

4.2.1. VEHÍCULOS

En 2015, se presentó la misma cifra de víctimas fatales en vehículos particulares con respecto a 2014. Varió la distribución por sexo, ya que disminuyó en 2 casos en hombres e igual aumentó en mujeres. De esta forma, de las fatalidades presentadas, el 61% correspondió a víctimas hombres y 39% a mujeres. El rango de edad con mayor número

de víctimas fatales es de 25 a 29 años con 17%, y la clase de accidente con mayor participación fue el choque con otro vehículo.

Para 2015, la tasa de usuarios de transporte particular muertos por cada 100.000 habitantes es de 0,29 y la de lesionados es de 4,8.



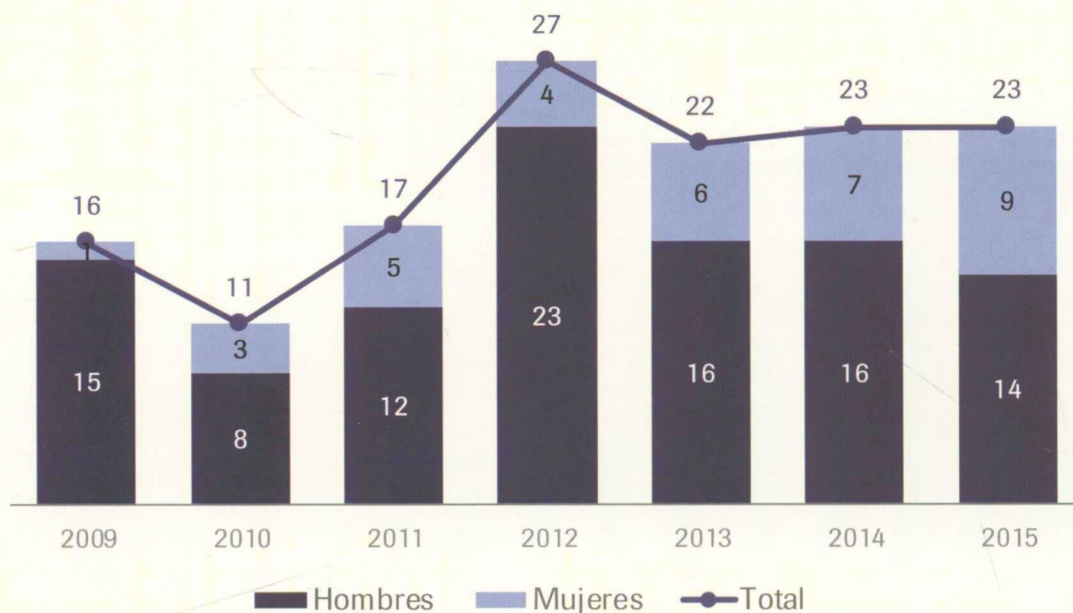
Total muertes en vehículo privado 2015

23

Total lesionados en vehículo privado 2015

352

Gráfica 35. Muertes de usuarios en vehículo particular

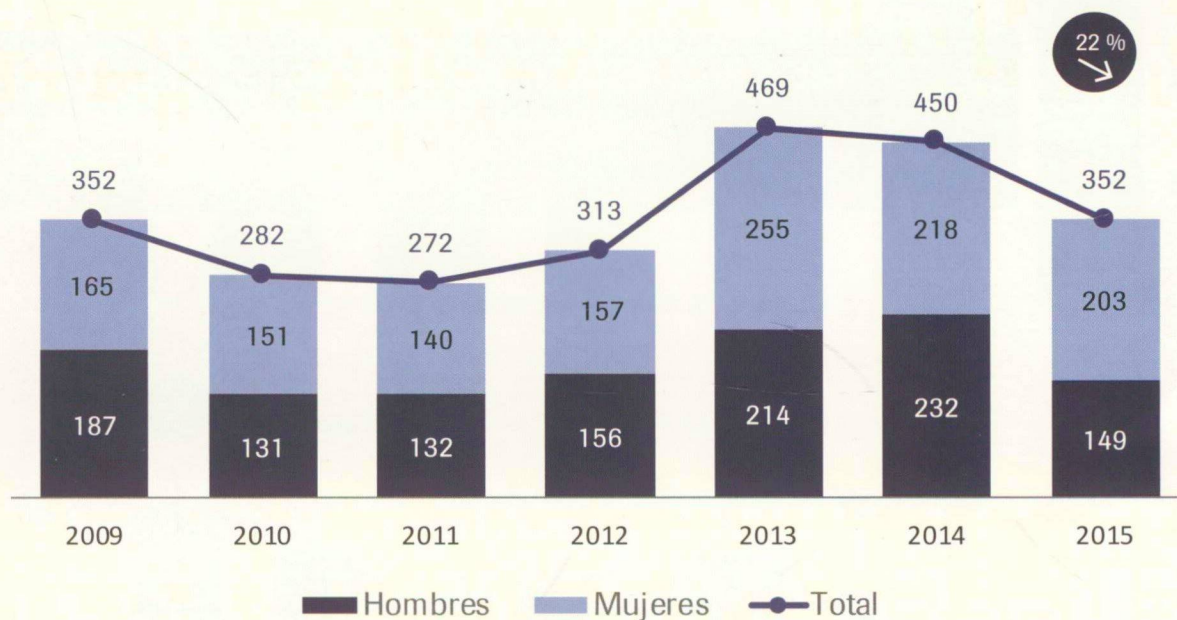


Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IMLCF). Bogotá, 2015.

En cuanto a lesionados, esta cifra tuvo una disminución del 22% con respecto a 2014, al pasar de 450 a 352. El 42% de los lesionados corresponde a hombres y el 58% a mujeres, aumentando así la

participación de mujeres con respecto a 2014. El rango de edad con mayor número de lesionados tanto en hombres y mujeres está entre 25 y 29 años con 13%.

Gráfica 36. Usuarios de vehículo particular lesionados

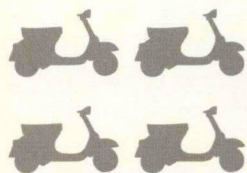


Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IMLCF). Bogotá, 2014.

4.2.2. MOTOS

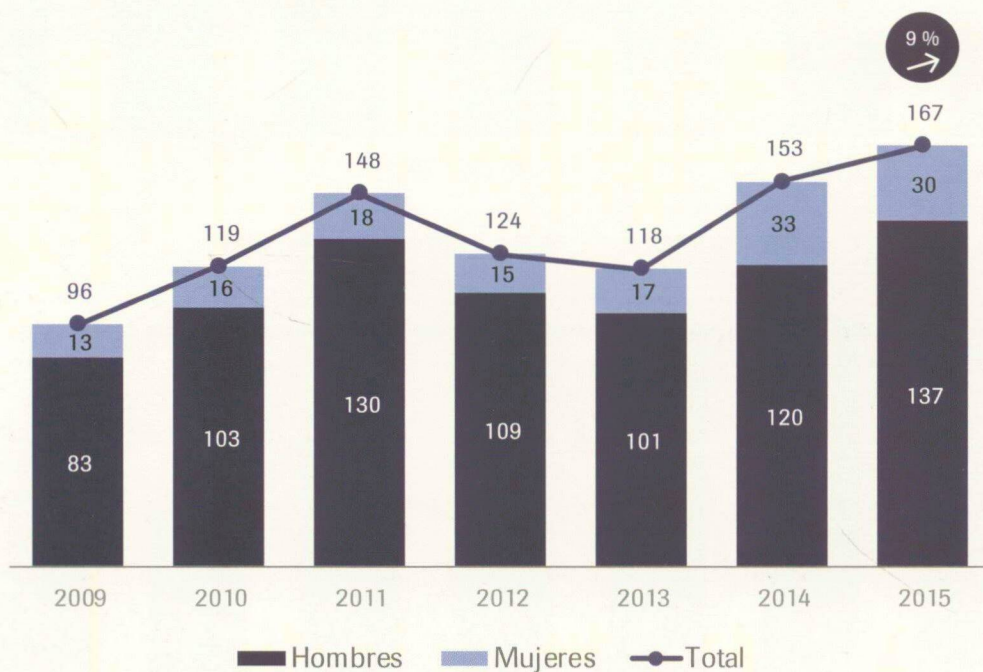
El número de muertos de usuarios de motos aumentó al pasar de 153 casos fatales en 2014 a 167 en 2015, incrementándose en 9%; así mismo, los lesionados pasaron de 2.189 a 2.464 con un incre-

mento del 13%. Estas cifras nos indican que cada dos días en la ciudad hay un motociclista muerto y diariamente siete lesionados.



Total muertes en moto 2015	167
Total lesionados en moto 2015	2.464

Gráfica 37. Muertes de motociclistas



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IMLCF). Bogotá, 2015.

Gráfica 38. Motociclistas lesionados



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IMLCF). Bogotá, 2015.

Es impactante el crecimiento año tras año de la accidentalidad de motociclistas en la ciudad, y no menos importante que el mayor porcentaje de estas víctimas corresponda a personas muy jóvenes. De acuerdo con las cifras, los usuarios de moto tanto hombres como mujeres que se encuentran entre los 20 y 29 años, presentan el mayor número de casos fatales con un 37% y no fatales con 42%. Estos usuarios son muy vulnerables, ya sea por la irresponsabilidad en su conducción o por falta de medidas de seguridad vial o de gestión para este tipo de vehículo.

En las cifras de 2015, los usuarios de moto, tanto conductores como pasajeros, representan siete veces más muertos y lesionados que los usuarios de automóviles; una participación del 30% en el total de víctimas fatales y 35% de lesionados del total de la ciudad; estos indicadores vienen en preocupante aumento en los últimos años.

Se resalta la participación de los hombres en el número de víctimas fatales con 82% y en lesionados con 75%. Se evidencia que por cada mujer muerta en 2014, hubo cuatro hombres muertos; y por cada mujer lesionada se presentan tres hombres afectados. La clase de accidente que mayor participación presenta víctimas fatales y no fatales de motociclistas se debió al choque con otro vehículo.

Al igual que en el transporte no motorizado (a pie y bicicleta), las cifras de accidentalidad confirman que las personas muy jóvenes son las más vulnerables a sufrir accidentes como conductores o acompañantes, por lo que se requiere mayor atención y pedagogía para esta población tanto para la conducción de vehículos como en temas de seguridad vial.

RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE PRIVADO

Dado el crecimiento del parque automotor y de motos en la ciudad, se requiere iniciar cuanto antes la ejecución de los retos propuestos en el documento *¿Cómo mejorar la movilidad de los bogotanos? 2016-2020*. Las siguientes recomendaciones, reiteran algunos de esos retos buscando así una movilidad más eficiente y amigable con el medioambiente:

gotanos? 2016-2020. Las siguientes recomendaciones, reiteran algunos de esos retos buscando así una movilidad más eficiente y amigable con el medioambiente:

1. GESTIÓN DEL TRÁFICO



Tal como se menciona en “Hechos importantes en la movilidad” en diciembre de 2015 entró en funcionamiento el Centro de Gestión de Tráfico de Bogotá como herramienta para llevar a cabo la medición, monitoreo y análisis del tráfico en la ciudad. Se espera que este centro de gestión contribuya a reducir la congestión vehicular y el número de accidentes; así mismo, mejorar las condiciones de tránsito relacionadas con la operación semafórica y los tiempos de repuesta a incidentes que se presenten.

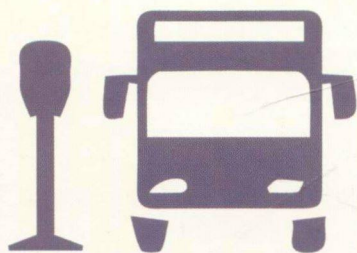
2. USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL



Ofrecer un servicio público más atractivo y con mayor cobertura propiciaría un menor uso del vehículo privado. La implementación de estrategias como el teletrabajo, rutas empresariales, carro compartido y una mayor infraestructura de bicicarriles y ciclorrutas que motiven un mayor uso de la bicicleta contribuirá también a racionalizar el uso del automóvil y la moto.

El Plan Distrital de Desarrollo, en su programa *Mejor Movilidad para todos*, Artículo 73, establece un pago anual, anticipado y voluntario, a los propietarios de vehículos matriculados en Bogotá, para que puedan circular durante las horas de restricción. El Gobierno Distrital deberá establecer el monto, condiciones de pago y controlar que efectivamente los dineros recaudados estén dirigidos a incentivar y fortalecer el transporte público de la ciudad.

3. INTEGRACIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO



De acuerdo con información del Distrito, a diciembre de 2015, el avance en la implementación del SITP se encontraba en 72%. Es importante culminar este proceso para ofrecer una mayor cobertura en las rutas y mejorar la calidad del servicio de transporte público; de esta forma, los usuarios actuales y futuros de vehículo particular y moto tendrán una opción diferente de movilizarse. Así mismo, a los biciusuarios se les debe garantizar conectividad con el servicio público y espacios seguros para el parqueo de su bicicleta.

4. INFRAESTRUCTURA ADECUADA

Mantener la malla vial de la ciudad en óptimo estado y desarrollar la infraestructura necesaria para zonas de estacionamiento en vía, deben ser proyectos prioritarios a corto plazo, necesarios para mejorar la movilidad actual y los tiempos de desplazamiento.

Además, el sector privado ha formulado algunas APP para obras de infraestructura vial en la ciudad que podrán mejorar la movilización. En manos de la Administración Distrital está definir cuáles pueden ser viables.

El Plan de Desarrollo, en su Artículo 149, define metas para la infraestructura de movilidad, entre las cuales se encuentra la construcción de 30 km de infraestructura vial; para ello se debe definir cuáles serían las obras prioritarias para la ciudad e iniciar su diseño y construcción en el corto plazo para así cumplir la meta.



5. GESTIÓN DE PARQUEADEROS

Se debe avanzar en la política de estacionamientos en la ciudad, que permita gestionar la demanda del vehículo particular y estimular el uso de transportes sostenibles. Es necesario definir las zonas azules y una estrategia tarifaria que permita a la ciudad recibir recursos importantes para mantenimiento y seguridad vial.



6. COBROS POR CONGESTIÓN

Esta medida, que algunos sectores consideran impopular y ha sido rechazada por el Concejo de Bogotá, requiere que se siga insistiendo en su aprobación. Su implementación generaría impactos positivos en la movilidad de la ciudad y el medioambiente, así como la generación de importantes recursos para ser utilizados en infraestructura del servicio público. Tal como se menciona en *¿Cómo mejorar la movilidad de los bogotanos?*, se debe vender mejor la idea mostrando los buenos resultados en ciudades como Londres, Milán, Estocolmo y Singapur, entre otras.

El Plan de Desarrollo en su Artículo 74, establece el cobro peajes dentro de los límites del Distrito Capital para las vías nuevas o de alta velocidad que se financien con capital privado, para ello se debe implementar una adecuada fiscalización de los recursos que permitan financiar la construcción y mantenimiento de infraestructura.

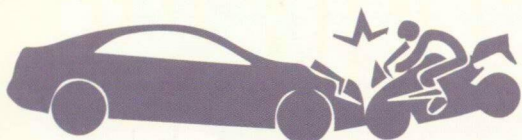




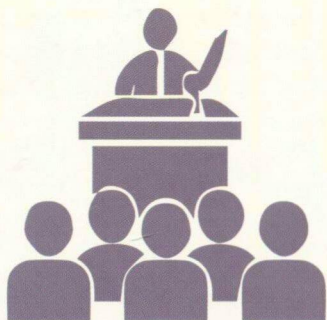
7. USO DE MODOS ALTERNATIVOS

Desmotivar el uso del vehículo particular para utilizar medios alternativos de transporte, como la bicicleta, requiere de una adecuada infraestructura de ciclorrutas, bicicarriles y cicloparqueaderos y debe asegurarse, además de una operación eficiente, su integración con el SITP. Adicionalmente, los ciudadanos que quieran cambiar el vehículo por el modo a pie, deben contar con espacios agradables y seguros para caminar y permitir el acceso al transporte y bicicletas públicas.

8. SEGURIDAD VIAL



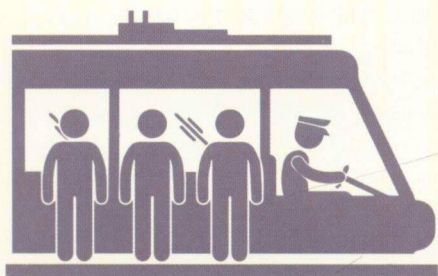
Mientras que las cifras de accidentalidad permanecieron estables en los automóviles de transporte privado, con respecto a 2014, son muy preocupantes las cifras en las motos. Para este medio de transporte, se debe intensificar la capacitación y controles para acceder a la licencia de tránsito, incrementar la vigilancia y controles de embriaguez y exceso de velocidad, y masificar las campañas de seguridad vial principalmente a las personas jóvenes, quienes por su irresponsabilidad en la conducción son los actores que más se ven involucrados en accidentes. La meta contemplada en el plan de desarrollo, es disminuir la accidentalidad en 15%; y estos usuarios, tanto de vehículos particulares como motos pueden aportar a esta meta con un buen comportamiento vial.



9. CULTURA Y COMPORTAMIENTO CIUDADANO

Se debe generar una estrategia integral de cultura ciudadana que permita que todos los actores involucrados en la movilidad de la ciudad, tanto privados como públicos, comprendan que la tolerancia, solidaridad, pertenencia y respeto por los demás son acciones que permitirán cambiar esos hábitos de cómo nos movilizamos, y crear un buen comportamiento en los diferentes medios de transporte actuando como conductores o pasajeros.

10. TECNOLOGÍAS AL SERVICIO DE LA CIUDAD



En los últimos años ha crecido la tecnología de la información, que le ha permitido a los ciudadanos contar con alternativas de rutas para sus desplazamientos y poder utilizar medidas compatibles con el medioambiente y la movilidad como compartir carro, taxi y conformar grupos de rutas empresariales. Se debe apoyar e incentivar el uso de estas tecnologías que permitirán que más ciudadanos consideren otras rutas descongestionadas, además, puedan optar por dejar el vehículo en casa y utilizar el transporte público o la bicicleta al encontrar las rutas de servicio público que más les convengan o el trayecto de ciclorruta o bicicarril más adecuado y seguro.

Caracterización del transporte de carga en la ciudad



Camiones que ingresan

28.000 día hábil

21.200 día no hábil



Camiones que salen

28.000 día hábil

21.600 día no hábil

11,7
millones de toneladas

Ingresan por año a Bogotá

40%

Viajes en vacío

40.647
viajes/día

De cargue en la ciudad

74.400
viajes/día

De descargue en la ciudad

Número de camiones/día



El corredor Calle 13 presenta el mayor tránsito de vehículos de carga desde y hacia Bogotá en día hábil

30% de camiones de mayor capacidad tipo C5



34
Personas

lesionadas en accidentes de tránsito en 2015

3
Personas

mueras en accidentes de tránsito en 2015

MATRIZ DE INDICADORES

Nombre del indicador	Unidad de medida	Periodicidad	Fuente de información	Sub Categoría	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tiempo total de viaje por modo	Minutos	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM	TPC							66	62,7	57,23	64,1	67	62	64	66	71
				TransMilenio							68	55,3	43,46	53,44	50	46	52	52	76
				Servicio Zonal							N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	64	67	68
				Alimentadores									26,6	33	38	33	35	42	40
				Taxi							34	28	27	35	36	30	37	37	34
				Moto							27	28	34	34	29	28	27	26	31
				Particular							44	26	40	39	37	44	42	34	39
				Bicicleta							27	22,1	24	25	25	26	24	25	25
				A pie									17	19	15	14	8	5	16
Pasajeros Transportados al año	Millones de pasajeros	Anual	DANE	Bus	753	658	636	582	572	515	516	530	498	490	482	459	376	274	136
				Buseta	713	634	606	551	494	385	437	365	324	333	307	271	202	173	71
				Microbus	215	231	235	288	292	267	269	271	264	394	382	372	277	281	107
				TransMilenio	119	208	230	269	300	345	372	410	441	465	485	504	566	628	717
			TransMilenio S.A.	Troncal	119	208	230	269	300	345	372	410	441	465	485	504	566	630	658
				Alimentador	33	97	115	132	147	171	175	210	222	236	243	246	274	276	285
Promedio diario de Pasajeros Movilizados en TPC /vehículo	No. Pasajeros	Anual	DANE	Bus	288	256	241	262	237	231	251	267	263	258	254	239	237	238	244
				Buseta	231	222	221	274	260	245	276	248	243	297	241	238	238	244	233
				Microbus	148	143	150	185	180	161	186	194	193	287	189	185	169	167	162
Pasajeros Transportados en Hora Pico	No. Pasajeros	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal	54.116	64.134	73.376	88.480	101.353	126.761	151.884	164.130	172.902	187.830	195.376	198.491	213.905	232.535	272.629
Longitud de viaje	Kilómetros	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal			11	11	13	13	13	13	13	16	S/D	S/D	24	S/D	S/D
Pasajeros Interurbanos Transportados al año	Millones de pasajeros	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal			17	18	19	21	22	23	24	26	27	26	26	25	22
Evolución de la velocidad de recorrido	Kilómetros / hora	Anual	SDM	TPC			25	24	23	23	23	23	21	19	19	19	18	18	18
Evolución del IPK	Pasajeros/Kilómetro	Anual	SDM	TPC	1,7	1,5	1,5	1,4	1,4	1,6	1,6	1,6	1,61	1,61	1,68	2,1	2,1	2,1	S/D
Número de vehículos TPC	No. Vehículos	Anual	SDM	Bus							7301	6.551	6.403	6.590	6.455	5.574	3.264	2.759	2.577
				Buseta							5.067	4.730	4.407	3.960	3.572	2.626	1.818	1.602	1.260
				Microbus							5.083	4.887	5.273	4.762	4.667	4.418	3.418	3.190	2.475
Oferta Estática TM	No. Pasajeros	Anual	TransMilenio S.A.	Capacidad sentados	20.496	22.896	23.376	29.232	35.952	48.048	51.408	51.648	54.930	60.462	62.112	68.541	86.250	98.413	114.083
				Capacidad de pie	47.824	53.424	54.544	68.208	83.888	112.112	119.952	120.512	128.170	141.078	144.928	159.929	200.210	230.387	304.138
Flota Vinculada al Sistema	No. Vehículos	Anual	TransMilenio S.A.	Articulado	427	477	503	609	749	1.001	1.071	1.076	1.135	1.254	1.290	1.415	1.379	1.454	1.452
				Biaarticulado									6	10	10	77	230	312	313
				Dual		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	104	227	262
				Alimentadores				67	275	388	398	427	513	517	518	592	822	1267	946
				Zonal	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	530	4496	6307	6.769
Número de Kilometros recorridos por la flota anual	Kilómetros (en miles)	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal	22.738	39.058	42.619	51.014	56.737	68.305	74.974	81.485	85.319	91.140	95.367	97.323	150.840	163.319	147.476
Número de Kilometros recorridos por la flota promedio diario	Kilómetros (en miles)	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal	63	108	118	142	158	190	208	226	237	253	265	270	419	453	410

Nombre del indicador	Unidad de medida	Periodicidad	Fuente de información	Sub Categoría	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Evolución de la velocidad en TM	Kilómetros/hora	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal			27	26	26	29	28	26	26	26	26	26	25	26	26
Índice de Pasajeros por Kilómetro en TM	Pasajeros/Kilómetro	Anual	TransMilenio S.A.	Troncal	5,5	5,3	5,3	5,3	5,3	5,09	5,03	5,06	5,1	5,1	5,2	5,2	5,2	4,9	5,0
Número de Taxis	No. Vehículos	Anual	SDM	Taxi							52.021	52.101	52.360	52.772	52.536	52.505	52.325	52.360	52.390
Número de vehículos Particulares	No. Vehículos	Anual	SDM	Vehículo Privado								895.293	958.072	1.063.869	1.162.514	1.330.993	1.364.993	1.467.578	1.562.476
Número de motos	No. Vehículos	Anual	SDM	Moto							111.626	140.485	163.757	214.790	269.452	328.087	382.687	421.978	458.605
Distribución Subsistema Vial	Kilómetros/carril	Anual	IDU	Arterial				2.713	2.715	2.741	2.780	2.803	2.822	2.894	2.523	2.690	2.715	2.684	2.684
				Intermedia				2.612	4.071	4.104	4.092	4.092	4.092	4.092	3.557	3.550	3.150	3.548	3.548
				Local				9.158	7.719	7.720	7.886	7.886	7.886	7.886	8.317	8.290	8.496	8.286	8.286
				Troncal				843	843	843	843	855	856	895	880	1.030	1.039	1.038	1.038
Inversión requerida subsistema vial	Billones de pesos	Anual	IDU	Arterial							1	1,2	1,1	1,2	1	1,2	1,7	1,2	1,6
				Intermedia							2,5	2,4	2,3	2,5	2,7	1,9	1,9	1,98	1,8
				Local							4,7	5,6	5,6	5,9	7,3	7,2	7,5	7,46	7,0
				Total sistema vial							8,3	9,2	9	9,6	11,2	10,4	11,1	10,6	10,4
Diagnostico Malla Vial	Porcentaje Malla Vial	Anual	IDU	Arterial Bueno			63,00%	63,00%	56,00%	63,00%	65,00%	65,80%	69,00%	67,50%	71,00%	68,00%	72,67%	72,12%	75,00%
				Arterial Regular			26,00%	22,00%	26,00%	14,00%	16,00%	16,60%	17,00%	20,10%	17,00%	15,00%	12,64%	12,94%	10,00%
				Arterial Malo			11,00%	15,00%	18,00%	23,00%	19,00%	17,60%	14,00%	12,40%	14,00%	17,00%	14,69%	14,94%	15,00%
				Intermedia Bueno			16,00%	13,00%	10,00%	18,00%	26,00%	36,50%	39,00%	37,60%	37,00%	35,00%	54,34%	57,59%	61,00%
				Intermedia Regular			52,00%	40,00%	32,00%	27,00%	30,00%	29,60%	29,00%	29,00%	16,00%	11,00%	12,85%	12,43%	15,00%
				Intermedia Malo			33,00%	47,00%	57,00%	55,00%	44,00%	33,90%	32,00%	33,30%	53,00%	54,00%	32,81%	29,98%	24,00%
				Local Bueno			18,00%	19,00%	28,00%	28,00%	32,00%	22,20%	24,00%	25,70%	14,00%	18,00%	20,75%	18,86%	23,00%
				Local Regular			31,00%	21,00%	9,00%	7,00%	12,00%	21,90%	22,00%	20,70%	24,00%	24,00%	23,70%	24,88%	28,00%
				Local Malo			51,00%	60,00%	63,00%	65,00%	56,00%	55,90%	54,00%	54,00%	54,00%	58,00%	55,55%	56,26%	49,00%
Evolución Intersecciones semaforizadas	No. Intersecciones	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM		909	926	945	1.012	1.020	1.087	1.107	1.127	1.156	1.184	1.204	1.233	1.252	1.301	1.326
Numero de Comparendos	No. Comparendos	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM		825.533	916.927	1.056.996	1.111.571	829.194	712.818	531.291	719.527	563.419	782.378	720.739	715.356	554.003	504.244	428.653
Número Total de Accidentes	No. Accidentes	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM		43.156	41.615	39.556	42.986	35.834	35.505	37.460	36.191	31.562	33.192	34.115	35.602	34.326	33.669	31.340
Accidentes por tipo	No. De Accidentes	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM	Accidentes con herido	16.821	16.583	17.078	18.376	12.934	13.531	13.957	9.714	9.117	11.475	11.241	12.773	11.109	10.596	10.739
				Accidentes con muerto	442	586	585	626	551	499	551	536	519	434	311	315	283	383	521
Personas lesionadas por género	No. De víctimas	Anual	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	Hombre									1647	1516	1740	2023	2703	3731	4.054
				Mujer									1136	1063	1250	1289	1928	2544	2.924
Heridos por cada 10.000 mil vehículos	No. Heridos/10.000 vehículos	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM										18,83	23,56	18,43	19,17	24,44	34,71	32,46
Personas Muertas por Genero	No. De víctimas	Anual	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	Hombre									401	387	409	419	409	473	422
				Mujer									127	145	135	119	118	149	129
Muertes en accidente de tránsito por cada cien mil habitantes	No. De víctimas/100.000 habitantes	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM				8,8	9,3	8	7,1	7,8	7,5	7,1	7,1	7,3	7,4	6,9	7,9	6,9

Nombre del indicador	Unidad de medida	Periodicidad	Fuente de información	Sub Categoría	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Muertes por cada 10.000 vehículos	No. Víctimas/ 10.000 vehículos	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM				8,5	8,2	6,6	5,3	5,1	4,6	4,2	3,75	3,46	3,22	2,78	3,25	2,56
Motociclistas muertos por cada 10.000 motos	No. Víctimas/ 10.000 motos	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM				16,8	16,1	13,2	9,9	8,9	7	6	5,2	4,6	4	2,8	3,4	3,6
Número total de accidentes de tránsito en el Sistema TM	No. De Accidentes	Anual	TransMilenio S.A.					568	491	675	534	621	419	439	617	690	373	386	385
Valores anuales de PM10	microgramos/ m3	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente		65	66	66	70	74	68	71	67	59	59	51	48	48	52	44
Valores anuales de CO (1h)	ppm	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente							1,71	1,28	1,28	1	1,1	0,9	0,91	0,83	0,9	0,94
Valores anuales de O3 (8h)	ppm	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente							0,010	0,014	0,014	0,014	0,137	0,011	0,012	0,110	0,11	0,13
Valores anuales deSO2 (24h)	ppm	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente							0,0061	0,0068	0,0092	0,0092	0,0038	0,0037	0,0027	0,0033	0,0016	0,0024
Valores anuales de NO2 (24h)	ppm	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente							0,00194	0,00162	0,00162	0,00213	0,00205	0,00178	0,00115	0,00159	0,0016	0,0018
Monitoreo y control de emisiones a fuentes móviles	No. Vehículos	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente	Revisados							134.603	138.666	151.130	150.887	105.000	59.000	77.026	38.962	99.726
				Aprobados							120.878	119.904	128.489	133.080	86.000	50.000	65.003	32.525	89.807
				Rechazados							13.632	18.762	22.641	17.807	19.000	9.000	12.023	6.437	9.919
				Inmovilizados							5.391	6.798	8.387	5.507	4.000	1.000	707	589	987
				Operativos							1.700	2.196	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
Comprensos por emisiones por año	No. Comprensos	Anual	Secretaría Distrital de Ambiente	Técnico Mecánica							20.391	51.489	58.500	39.046	41.916	39.981	48.501	46.662	S/D
				Operativos Incumplimiento de la Norma de Emisión en Fuentes Móviles NIA							13.632	18.762	22.641	18.764	11.611	4.719	5.884	3.361	4.564
Evolución de las tarifas del transporte público en Bogotá	Pesos	Anual corte a diciembre	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM	Promedio TPC			918	1.045	1.046	1.047	1.033	1.129	1.232	1.237	1.380	1.430	1.450	1.550	1.550
			TransMilenio S.A.	TransMilenio			1.100	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.600	1.700	1.750	1.700	1.800	1.800
Evolución de los ingresos del transporte público en Bogotá	Miles de millones de pesos	Anual	TransMilenio S.A.	TransMilenio			238	298	360	432	509	596	662	706	825	817	1.140	1.307	1.440
			Secretaría Distrital de Movilidad - SDM	TPC			1.251	1.297	1.374	1.210	1.298	1.134	1.265	1.499	1.391	1.602	ND	ND	ND
Porcentaje del ingreso del hogar empleado en transporte	Porcentaje	Sin periodo fijo	TM, SDM y DANE	Estrato 1								12%	13%	15%	24%	23%	S/D	S/D	S/D
				Estrato 2								10%	11%	12%	20%	21%	S/D	S/D	S/D
				Estrato 3								9%	10%	12%	17%	17%	S/D	S/D	S/D
				Estrato 4								7%	8%	9%	13%	14%	S/D	S/D	S/D
				Estrato 5								5%	6%	8%	9%	9%	S/D	S/D	S/D
				Estrato 6								5%	6%	7%	9%	9%	S/D	S/D	S/D
Pagos por concepto de recaudo	Millones de pesos	Anual	TransMilenio S.A.		10.040	15.877	18.841	27.350	31.695	39.666	46.895	52.335	58.975	59.872	62.061	65.478	68.480	69.388	199.512
Pagos por concepto de troncales	Millones de pesos	Anual	TransMilenio S.A.		69.612	122.959	147.733	194.141	234.316	309.625	380.345	423.092	487.424	518.882	586.311	639.840	646.150	643.242	863.790
Pagos por concepto de alimentación	Millones de pesos	Anual	TransMilenio S.A.		7.144	26.907	39.204	47.336	50.753	60.610	68.031	87.460	112.940	130.157	136.369	142.898	152.889	119.329	1.131.041
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Es su única opción de transporte	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	24%	30%	38%	N/O	35%	41%	52%
				TPC							S/D	S/D	32%	54%	32%	N/O	45%	51%	46%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	3%	38%	64%

Nombre del indicador	Unidad de medida	Periodicidad	Fuente de información	Sub Categoría	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Llega más rápido a su destino	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	59%	54%	52%	N/O	56%	41%	39%
				TPC							S/D	S/D	16%	13%	20%	N/O	14%	12%	11%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	29%	7%	14%
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Tiene 'Pico y placa'	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	3%	2%	4%	N/O	2%	3%	2%
				TPC							S/D	S/D	3%	3%	5%	N/O	2%	2%	2%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	3%	7%	1%
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Es más seguro	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	2%	2%	1%	N/O	2%	5%	1%
				TPC							S/D	S/D	1%	1%	1%	N/O	3%	1%	2%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	18%	5%	2%
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Es más económico	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	1%	1%	0%	N/O	0%	2%	1%
				TPC							S/D	S/D	20%	13%	20%	N/O	14%	19%	21%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	3%	12%	6%
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Quiere contribuir a la movilidad de la ciudad	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	S/D	0%	1%	N/O	0%	3%	0%
				TPC							S/D	S/D	S/D	0%	1%	N/O	2%	2%	2%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	1%	9%	1%
¿Por qué utiliza el TM, TPC o SITP como medio de transporte?: Lo deja cerca de su destino final	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio							S/D	S/D	9%	9%	5%	N/O	3%	4%	4%
				TPC							S/D	S/D	26%	14%	20%	N/O	20%	13%	14%
				SITP							S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	32%	21%	8%
En una escala de 1 a 5 ¿Qué tan satisfecho está con el servicio?: Nada satisfecho (1)	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio								2%	2%	3%	4%	N/O	4%	13%	11%
				TPC								2%	3%	3%	11%	N/O	5%	3%	7%
				SITP								S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	1%	2%	9%
En una escala de 1 a 5 ¿Qué tan satisfecho está con el servicio?: Insatisfecho (2)	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio								10%	11%	12%	18%	N/O	14%	27%	16%
				TPC								17%	22%	23%	34%	N/O	15%	15%	12%
				SITP								S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	3%	26%	15%
En una escala de 1 a 5 ¿Qué tan satisfecho está con el servicio?: Neutral (3)	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio								53%	37%	47%	61%	N/O	61%	54%	47%
				TPC								50%	46%	45%	41%	N/O	52%	58%	35%
				SITP								S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	26%	45%	44%
En una escala de 1 a 5 ¿Qué tan satisfecho está con el servicio?: Satisfecho (4)	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio								35%	43%	36%	16%	N/O	20%	6%	23%
				TPC								31%	28%	27%	14%	N/O	27%	24%	34%
				SITP								S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	64%	26%	26%
En una escala de 1 a 5 ¿Qué tan satisfecho está con el servicio?: Muy satisfecho (5)	Porcentaje	Anual (excepto 2012)	Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público en Bogotá	TransMilenio								0%	6%	3%	1%	N/O	2%	0%	2%
				TPC								0	1%	2%	1%	N/O	2%	1%	12%
				SITP								S/D	S/D	S/D	S/D	N/O	5%	0%	5%



Ficha Control de préstamos

[illegible]

Observatorio de Movilidad

MAYORES INFORMES

Cámara de Comercio de Bogotá
www.ccb.org.co

Línea de Respuesta Inmediata
3830330

Vicepresidencia de Articulación Público Privada
Dirección de Gestión Urbana y Movilidad
Tel: 594 1000, ext. 2716